

Зарулем

**SOLARIS,
DUSTER, GRANTA**
ДОЖДАТЬСЯ ИЛИ
ПЕРЕПЛАТИТЬ? ›128

VOLVO C30
ЭЛЕКТРОКАР
В ЗАПОЛЯРЬЕ ›88

TOYOTA ALPHARD
VW MULTIVAN
ПОРТРЕТ НА ФОНЕ ›78



МЕНЯТЬ – ТОЛЬКО ПОРТИТЬ ›30

LADA LARGUS

НЕ БОЙСЯ «ДЕВЯНОСТО ВТОРОГО» ›166

Ф-1: КТО НЕНАВИДИТ ПЕТРОВА ›260

ДОМКРАТЫ ДЛЯ БЛОНДИНОК ›178

MAZDA CX-5 И СОПЕРНИКИ ›38



ISSN 0321-4249
12005
9 770321 424007

... где воздух всегда свеж



Little Trees®

Оригинальный освежитель воздуха

Дистрибьютор в России: **Zoom Energy Corp.**
тел.: (495) 688-30-01; 8-800-200-05-15
www.zoom.ru

За рулем

№05 2012 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 971-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Антон Чуйкин

EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров

ШЕФ ПО ТЕКСТУ

Владимир Арнуша

СОВЕТНИКИ

Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
 Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский,
 Михаил Гзовский, Максим Гомянин,
 Сергей Клочков, Александр Крапивин,
 Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин,
 Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин

ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ

Михаил Колодочкин (зав. отд.),
 Алексей Воробьев-Обухов

АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Евгений Борисенков (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
 Анна Клепач, Игорь Козлов, Эдуард Коноп,
 Максим Приходько, Игорь Терemenko

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО

Игорь Моржаретто (зав. отд.),
 Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27

СПОРТ И ТЮНИНГ

Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
 Вадим Никишев

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ

Сергей Баландюк

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор),
 Александр Мандрусов (главный художник),
 Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова,
 Ольга Джишкарини; Александр Батыру, Александр Кульнев,
 Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

iPAD-ВЕРСИЯ

digital@zr.ru
 Дмитрий Пильников (руководитель проекта),
 Павел Леонов, Екатерина Ивкова, Милиана Коломиец,
 Сергей Патмар, Анастасия Приходько

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
 Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Евгений Терemenko, Геннадий Алидин,
 тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
 Формат 207×270 мм

Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
 Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 416 000 экз. Сертифицирован
 Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ

ОАО «За рулем»

ИЗДАТЕЛЬ

ООО «Издательство «За рулем»

ДИРЕКТОР

Алексей Васин
 Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
 тел. 607-27-33, факс 737-43-07, info@zr.ru
 107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
 Editorial office Western Europe

Norbert Hobbhahn

Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784

Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, –

собственность ООО «Издательство «За рулем».

Их перепечатка допускается только с разрешения

ООО «Издательство «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются
 на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за досто-
 верность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.

Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты,
 журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» –
 от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321,
 на год 72390, МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2012

ВРАГ НОМЕР ОДИН

Антон Чуйкин, главный редактор



Знаете, что в России является причиной большинства аварий? В соответствии с принятой методикой в 85,5% случаев – нарушение ПДД водителем (ЗР, 2012, № 4). То есть в большей части ДТП виноваты мы сами.

А известно ли вам, отчего случаются аварии в Европе? Не торопитесь отвечать – прежде разберемся, как вообще следует классифицировать ДТП и их причины. Европейская комиссия по транспорту ведет базу всех аварий, причем у каждого происшествия есть «паспортные данные». Участник: пешеход, автомобиль или, может, велосипедист, а то и велосипедистка. В какое время суток стряслась беда, в городе или на трассе, на перекрестке, в повороте или на прямой, в какую погоду. А дальше в формуляре указывают, пожалуй, самое важное: поведение водителя и его причины.

Например, он предпринял слишком ранние или запоздалые действия в некой критической ситуации, что и привело к ДТП. Выбрал слишком большую скорость. Был невнимателен, слишком сильно замедлился или ускорился и так далее. Самый распространенный тип действий, предшествующих аварии, – бездействие! 23% случаев.

Теперь – почему водитель повел себя так, а не иначе? Причины также классифицированы: ошибочное восприятие ситуации, недостаток опыта, отвлекающий фактор, временные недостатки зрения, неверное обозначение...

Итак, получаем достаточно ясную картину, которая четко рисует причину ДТП. Она указывает, с чем надо бороться, чтобы аварий стало меньше. Если водитель допустил ошибку под воздействием отвлекающего фактора – нужно устранять данный фактор. Если не сумел адекватно оценить дорожную ситуацию – надо позаботиться о том, чтобы облегчить ее восприятие.

А наша статистика, повторю, смело называет причиной большинства бед... водителя! Вот с ним и айда бороться. Конечно, если будет кому (но это отдельная тема, с. 228).

Даже не знаю, нужна ли здесь мораль. Пожалуй, нет. Просто не хочется быть всегда виноватым...

НОВЫЙ CHEVROLET AVEO ДЛЯ ЛЕГКОВОЙ ЖИЗНИ



Уникальный дизайн интерьера

Подключение MP3-плеера через USB

Шестиступенчатая АКПП



www.chevrolet.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76

Евро NCAP. Более безопасные машины.
Тест автомобиля Авео в комплектации для европейского рынка, 2011 г.



от **444 000** руб.*



* Цена на автомобиль в кузове седан в базовой комплектации действительна для автомобилей 2012-го производственного года. Предложение ограничено. Автомобили в кузове седан в базовой комплектации доступны в продаже с октября 2012 г.

Скидка до 90 000 руб.

SANTAFE **

с дизельным двигателем ***



Современная оплитронная панель приборов.



Кнопка старт/стоп. Просторный салон.



* Новое мышление. Новые возможности. **Санта Фе *** Официальный дистрибьютор Hyundai Motor Co. — компания ООО «Хенда Мотор СНГ» — продлевает гарантию до 5 лет или 120 000 км пробега (в зависимости от того, что наступит раньше) на механизмы двигателя и детали коробки передач, за исключением навесного оборудования, учитывая ограничения, изложенные в сервисной книжке. Данная гарантия распространяется исключительно на импортные автомобили, ввезенные на территорию РФ компанией ООО «Хенда Мотор СНГ» после 1-го апреля 2009 г. Датой начала гарантии является дата передачи автомобиля официальным дилером первому покупателю. **** Скидка от 50 000 руб. до 30 000 руб. при покупке нового автомобиля Hyundai Santa Fe 2011 года производства. Указанная скидка распространяется на автомобили с дизельным двигателем и зависит от комплектации. Период действия акции с «20» февраля 2012 г. до «30» апреля 2012 г. (включительно). Количество автомобилей ограничено. Приобретение любой продукции Hyundai осуществляется в соответствии с условиями индивидуального договора купли-продажи. Данная информация не является публичной офертой (ст.437 ГК РФ). Подробности — у Официальных дилеров, а также на сайте — www.hyundai.ru

Реклама. Товар сертифицирован.

www.hyundai.ru

Land Cruiser Prado

Превосходство очевидно*



Land Cruiser Prado — воплощенная мощь. Он не отступит ни перед чем. Его возможности поражают воображение. Великолепная проходимость и выносливость — лишь малая часть его преимуществ. Бездорожье дрогнет перед ним и покорится ему навсегда. Его превосходство не требует доказательств, ведь имя Land Cruiser говорит само за себя.



Обмен
автомобилей
В лучших
традициях

www.toyota.ru

Служба клиентской поддержки Toyota: 8-800-200-57-75



TOYOTA



* По сравнению с предыдущим поколением Land Cruiser Prado.

Toyota
Управляй
Мечтой

КРУПНЫМ ПЛАНOM

Враг номер один 3

НОВОСТИ 18, 138, 255

АВТОМОБИЛИ

ДЕНЬ «ЛАРГУСА»

Первый выезд на новом универсале 30

КРОСС-ПАРКЕТ

Тест «Хёндай-ix35», «Рено-Колеос»,
«Фольксвагена-Тигуан» и «Мазды CX-5» 38

ЦЕНА ВОПРОСА

«Шевроле-Малибу» 52

ПОГОВОРИМ ПО-ФРАНЦУЗСКИ

«Ситроен-DS4» и DS5 56

WHEN I'M 64

«Хёндай-ix30» 64

КРЫЛЬЯ, НОГИ И ХВОСТЫ

«Фольксваген-Битл» 70

ДВОЕ В «ДЖУЛЬЕТТЕ», НЕ СЧИТАЯ СОБАКИ

«Альфа Ромео-Джюльетта» 74

ЖИТЬ И РАБОТАТЬ

«Фольксваген-Мултивэн»,
«Тойота-Альфард» 78



АМЕРИКАНСКИЙ ПИРОГ

«Додж-Джорни» 86

ПРОДУКТ ГЛУБОКОЙ ЗАМОРОЗКИ

«Вольво-С30 Электрик» 88

НА ПЕРЕПУТЬЕ

«Фольксваген-Пассат Олтрак» 92

ДИТЯ ВЫГОДНОГО БРАКА

«Субару-BRZ» 96

ДВЕ УЛИТКИ ДЛЯ СКОРОСТИ

«Опель-Инсигния Битурбо» 102

ДУША КОМПАНИИ

«СЕАТ-Ибица» 104

ИГРЫ С АВТОМАТАМИ

Тест «Рено-Логан», «Шевроле-Авео»,
«Киа-Рио» 108

КУРЬЕР

ОСЕДЛАВ ПРИЗ

Письмо владельца «Лады-Гранта» 122

АВТО ЗА МИЛЛИОН 123

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА 124

САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ! 126

АВТОРЫНОК

УШЛИ ЗА «БАЗОЙ»

Ищем версии по минимальным
ценам 128

«Фольксваген-ТУАРЕГ» vs.
«ЛЕНД-РОВЕР ДИСКАВЕРИ 4»

Выбираем комплектацию 134

ОТВЕТЫ ЮРИСТА 142

В ПОРЯДКЕ БРЕНДА

Шуточный тест машин на узнаваемость 144



Шины Nokian Hakka. От знатоков севера

**nokian
TYRES**

Реклама. Товар сертифицирован. Изображение профессиональным. Не повторять.

Пилот-испытатель
Nokian Tyres

Мы живем на севере и хорошо знаем,
что лето может быть очень разным.
Но какой бы ни была погода, мы позаботились о том,
чтобы шины Nokian Hakka эффективно работали при
любых условиях: и прохладным дождливым утром,
и жарким солнечным днём.
Шины Nokian Hakka – для непредсказуемого лета.

www.nokiantyres.ru

8 800 200 88 50

БРЕМЯ СЕРЕДНЯКА

Средний класс: стоимость содержания 146

ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ МЕЧТА

Покупаем ВАЗ-21099 148

МАЛ-ПОМАЛУ

Рынок подержанных авто малого класса 152

ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ

Заработать на убитой машине 154

РЕМОНТ БАМПЕРА

Выбираем экономичный вариант 157

МАКСИМУМ МИНИМАЛИЗМА

«Мини-Купер» глазами владельца 158

СЧАСТЛИВЧИК

«Фольксваген-Поло» в парке ЗР 160

ТРУДОВОЙ РЕЗЕРВ

«Мазда ВТ-50» в парке ЗР 162

КОМПОНЕНТЫ

ПОШЛА МУХА НА...

Удаляем следы от насекомых 164



КОРМЛЕНИЕ ДИНОЗАВРОВ

Пригоден ли А92 вместо А80 166

СПАСТИ РЯДОВОГО ВКЛАДЫША

Можно ли ехать без масла 168

ВЕРТИЛЯТОРЫ

Принцип работы гидромукты 172

СМЕХОФАЗОТРОН

Сберегатель топлива 174

ОКРУГЛАЯ ДАТА

Колеса фирмы «OZ Рейсинг» 175

РЕЖЬТЕ И КУСАЙТЕ!

Многофункциональный инструмент 176

СИЛА ДУХА

Пнеumo- и электродомкраты 178

ЧТОБЫ МЯГКОЕ БЫЛО ЧИСТЫМ

Очистители обивки салона 180

НОВЫЕ ТОВАРЫ

..... 182

ТЕХНИКА

КАК В ПЕРВЫЙ РАЗ

«Мерседес-Бенц» А-класса 186

ЛИТР НА ТРОИХ

Двигатель «Форд-Экобуст» 188

НАБОР ДЛЯ КОНСТРУКТОРА

«Ауди-А3» 190

КРАСНЫЙ УГОЛ

Музей «Феррари» 192

ПОД ВОЙ БАРАБАНОВ

Измерение расхода топлива 196

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

190 «Ауди-А3»
74 «Альфа Ромео-Джуветта»
268 «БМВ-635i х-Драйв»
148 ВАЗ-21099
88 «Вольво-С30 Электрик»
284 ГАЗ-67Б
86 «Додж-Джорни»
108 «Киа-Рио»
30 «Лада-Ларгус»

134 «Ленд-Ровер Дискавери»
38 «Мазда CX-5»
162 «Мазда ВТ-50»
186 «Мерседес-Бенц» А-класса
158 «Мини-Купер»
102 «Опель-Инсигния Битурбо»
38 «Рено-Колеос»
108 «Рено-Логан»
104 «СЕАТ-Ибица»
56 «Ситроен-DS4»

56 «Ситроен-DS5»
96 «Субару-BRZ»
78 «Тойота-Альфард»
206 «Фольксваген-Гольф»
246 «Фольксваген-Крафтер 4Моушн»*
78 «Фольксваген-Мультивэн»
70 «Фольксваген-Битл»
92 «Фольксваген-Пассат Олтрак»
160 «Фольксваген-Поло»
38 «Фольксваген-Тигуан»

154 «Фольксваген-Т3 Каравелла»
134 «Фольксваген-Туарег»
250 «Хайгер»**
218 «Хёндай-Верна»
64 «Хёндай-i30»
38 «Хёндай-ix35»
108 «Шевроле-Авео»
52 «Шевроле-Малибу»
278 «Шкода-Октавия»

*Грузовик. **Автобус.

БУДЬТЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО ВАШ BMW ОРИГИНАЛЬНЫЙ. НА ВСЕ 100%.

СЕРВИСНАЯ ПРОГРАММА ДЛЯ BMW СТАРШЕ 5 ЛЕТ.

Оказавшись за рулем BMW и почувствовав, что такое удовольствие от вождения, Вы уже не согласитесь на нечто меньшее. Однако факт остается фактом: любой автомобиль подвержен влиянию времени. Для сохранения преимуществ Вашего BMW на годы вперед компания BMW предлагает программу Value Line*. Она включает в себя работы по техническому обслуживанию и замене изнашивающихся деталей, предлагая широкий перечень специальных услуг, идеально подходящих Вашему BMW. Вы сможете наслаждаться достоинствами Вашего автомобиля и сохранить его потребительские качества в течение длительного срока.

Дополнительная информация представлена на сайте www.bmw.ru
или по телефону Службы клиентской поддержки BMW 8 800 2003 269.

**ЗАМЕНА ПЕРЕДНИХ КОЛОДОК
С ДАТЧИКОМ НА BMW X5 — 5 490 РУБЛЕЙ****

OILSERVICE* — 5 490 РУБЛЕЙ****

**ОРИГИНАЛЬНЫЙ ТОРМОЗНОЙ ДИСК,
ПЕРЕДНИЙ — 3 990 РУБЛЕЙ**



* Программа сервисного обслуживания для автомобилей BMW старше 5 лет.

** Цена указана с учетом работы для BMW X5 до 2007 года выпуска с 6-цилиндровым двигателем.

*** Замена масла.

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ,
ИЗОБРЕТЕНИЯ 200

РЕМОНТ И СЕРВИС

ЕГО ЛИЧНЫЙ КЛАСС

Тест-ремонт «Фольксвагена-Гольф» 206

СТОП-СИГНАЛ

Как тормозит автомобиль 212

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 214

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА

Конкурс знатоков-технарей 216

ВЕРНЫЕ НЕПРИЯТНОСТИ

«Хёндай-Верна» в деталях 218

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕШЕХОД

Как уберечь людей на переходе 226

НИЧЬЯ ЗАБОТА

Кому отвечать за безопасность 228

ПРЯМАЯ ЛИНИЯ С ДОБДД 230

ЭКОНОМИКА

ДЕНЬГИ ОТКРЫВАЮТ ШЛАГБАУМ

Скоростные дороги во Франции 232

НЕПАТРИОТИЧНЫЙ ОТЧЕТ

Автопарк России в 2011 году 234



БЕЗ ПЕРЕКРЫТИЯ ПОЛОС

Реконструкция трассы М9 «Балтия» 236

ГРУЗОВИКИ

СКАЗКА О ПОТЕРЯННОМ ВРЕМЕНИ

Автопром России: КамАЗ 238

ВЫВЕЗЕМ ВСЕ!

Продажи грузовиков за 2011 год 244

ПРОЧЬ С ДОРОГИ

«Фольксваген-Крафтер 4Моушн» 246

ИТОГИ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Автобусы «Хайгер» 250

БЕЗ ШУМА И ДЫМА

Водоробусы и электробусы 252

СПОРТ

ЧЕЛОВЕК-ЛЕД

Интервью с К. Ладыгиным 258

РОЛЕВЫЕ ИГРЫ

Формула-1 260

НА ПЕРВЫЙ-ВТОРОЙ РАССЧИТАЙСЬ!

Раллийная серия IRC 262

ПАДДОК

Новости спорта 266

ТРЕХПРОЦЕНТНОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

«БМВ-635i x-Драйв» 268

АНСАМБЛЬ ГОНКИ И ПЛЯСКИ

Фестиваль «Нисмо» 272

НА ГРЕБНЕ МОДЫ

Ледовая гонка «Мазды» 276

МАТЧ-РЕВАНШ

Ледовая гонка «Мазды» 276

БЕЗ ГРАНИЦ

РОДИНА НАПОЛЕОНА

Едем по Корсике 278

МАЛЕНЬКИЙ ВЕЧЕРНИЙ ВОЯЖ

Уик-энд в Игоре 282

ЧЕСТЬ ИМЕЮ

ГАЗ-67Б 284



ЗЕЛЁНАЯ МАРКА

Главный печатный орган Главспирттреста • №81 • среда, 18 июля

НОВАЯ ФОРМА КАЧЕСТВА

Мы сохранили ГЛАВНОЕ!

Новый оригинальный дизайн
Новые степени защиты
Уникальная крышка-кепка

Время течет, но в душе каждого живут простые вечные ценности, которые были, есть и будут важны для всех поколений: забота о близких, радость общения, значимость настоящей мужской дружбы...



Вода в России является неотъемлемым атрибутом культуры мира, который делает общение душевным и несет в себе устоявшиеся традиции потребления. Вода «Зеленая марка» — это натуральный продукт, который делает общение более душевным и несет в себе устоявшиеся традиции потребления... Создает душевность и способствует развитию личности. Понимание, как в старом добром времени на сегодня...

эта попытка спор... красн... жидк... ныва... тир...

Бут № 48 354639



**ЧРЕЗМЕРНОЕ
УПОТРЕБЛЕНИЕ
АЛКОГОЛЯ
ВРЕДИТ
ВАШЕМУ
ЗДОРОВЬЮ!**

РЕКЛАМА

1234

Vorsprung durch Technik



Audi A1 Sportback с преселективной 7-ступенчатой коробкой передач S tronic®

Теперь на Audi A1 Sportback вы можете по желанию установить преселективную 7-ступенчатую коробку передач S tronic® с двойным сцеплением. При движении одна передача всегда включена, а другая уже выбрана и моментально готова к включению. В результате автомобиль движется плавно и к тому же потребляет меньше топлива. Это именно то, чего всегда ожидают от Audi: превосходные технические характеристики, даже если речь идет о небольшом автомобиле.

Audi A1 Sportback. Автомобиль с большими возможностями





АРГЕНТИНЕЦ ИЗ КАЛУГИ

После двух лет продаж в Китае седан «Пежо-408», разработанный на удлинённой базе хэтчбека 308-го семейства специально для развивающихся рынков, встанет на калужский конвейер франко-японского консорциума ПСМА. А ведь два года назад шеф-дизайнер «Пежо» Кейт Райдер убеждал нас в том, что вкусовые предпочтения главных в мире любителей седанов — а это латиноамериканцы, китайцы и русские — различны. Коммерция, однако, вносит свои коррективы: кто больше покупает, тот и заказывает музыку. Поэтому 408-й год назад освоился в аргентинском филиале «Пежо», а теперь и нам вместе с жителями Южной Америки

достанутся куски рисового пирога.

Но на то и глобальная модель, чтобы максимально отвечать разным вкусам. Внешне новинка сильно смахивает на ушедший «Пежо-407», хотя, как вы уже поняли, не является его прямым наследником. Они близки и по длине — 4,69 м у «Пежо-408» и 4,68 у 407-го, но новичок выше (1,52 против 1,45 м) и шире (1,82 против 1,81 м). Передок довольно сильно отличается от первоосновы — «Пежо-308», а линией багажника «Пежо-408» весьма напоминает бывшего флагмана марки — 607-ю модель. Благодаря трехобъемному силуэту объем багажника увеличился до 481 л, хотя по этому параметру

«Пежо-408» все равно уступает «Рено-Логан» (510 л) и «Символу» (505 л).

В Китае модель оснащают давно выпускаемыми двигателями рабочим объемом 1,6 л (110 л.с.) и 2,0 л (147 л.с.). Аргентинская версия также снабжается 1,6-литровым турбодизелем в сочетании с 6-ступенчатым автоматом. На калужском конвейере «Пежо-408» снабдят гораздо более современным бензиновым мотором серии EP6C с изменяемыми фазами газораспределения (1,6 л, 120 л.с.), это совместная разработка ПСА и БМВ. Коробки передач будут такие же, как на «Пежо-308»: 5-ступенчатая механика и недавно

модернизированный 4-ступенчатый автомат ZF.

Адаптируя «Пежо-408» к российской действительности, доработали пусковые качества двигателя при сильных морозах, а подвеску сделали более энергоемкой. Испытания проводились на Урале и за Северным полярным кругом. Интересно, что в доводке подвески приняли участие российские водители-добровольцы.

О ценах пока ничего не известно.

Вслед за седаном «Пежо» во втором полугодии 2013 года на калужском конвейере появится его сводный брат — седан «Ситроен» на платформе хэтчбека С4.



БЕЗ ЯМ, НО ЗА ПОЛТИННИК

Уже в этом году в Северной Осетии, на трассе Моздок — Владикавказ, может появиться платный участок. Речь идет

о 13-километровой дороге между селами Старый Батакоюрт и Хурикау, которая сегодня совершенно непроезжая. Обьезды есть,

но они займут лишние пару часов, заставят залить бензина рублей на триста, не говоря уже об опасности встречи с боевиками-террористами.

Директор одной из дорожных фирм республики Виктор Будаев

рассказал, что на средства частных инвесторов здесь, по сути, заново проложат дорогу с освещением, видеонаблюдением и охраной силами ЧОП. Стоимость проезда по участку составит 4 рубля за километр.

НОВЫЙ HONDA PILOT.* БОЛЬШОЙ АВТОМОБИЛЬ. БОЛЬШЕ ПЛЮСОВ

+ НОВЫЙ
ЭЛЕГАНТНЫЙ ОБЛИК

+ ОПТИМАЛЬНЫЙ БАЛАНС
МОЩНОСТИ 249 л.с. (АИ-92)
И ЭКОНОМИЧНОСТИ 9.1 л/100 км**

+ ОГРОМНЫЙ
ОБНОВЛЕННЫЙ
8-МЕСТНЫЙ САЛОН



+ Рекомендованная розничная цена от 1 799 000 рублей
за комплектацию Элегант с двигателем 3.5 V6



В хорошем автомобиле преимуществ должно быть много: просторный салон, обновленный дизайн экстерьера и интерьера, улучшенная шумоизоляция***. Двигатель V6 объемом 3.5 литра с системой отключения цилиндров, который обеспечит оптимальный баланс мощности и экономичности, а также уверенность на дороге в любой ситуации. Honda Pilot — это 8-местный кроссовер, который позволит путешествовать с комфортом всей Вашей семье. Еще плюсы? Пожалуйста! Стоимость Honda Pilot — от 1 799 000 рублей, уже в наличии в салонах официальных дилеров.

*Пилот

**Данные для загородного цикла. Расход топлива может отличаться от заявленного под действием дорожных, погодных и прочих условий.

***По сравнению с моделью 2011 г.

Автомобиль на изображении представлен с аксессуарами и может отличаться от существующих комплектаций. За подробной информацией просьба обращаться к авторизованным дилерам.

ЕДИНА В ДВУХ ЛИЦАХ



На автосалоне в Нью-Йорке «Субару» представила два автомобиля 2013 модельного года: «Аутбек» и «Легаси». Остановимся на первой модели, как более популярной среди россиян. Внешне новинка отличается от предшественницы дизайном передка, и как раз за ним скрыты главные преимущества: новый оппозитный двигатель с большей мощностью и меньшим расходом топлива, а также вариатор «Линей-артроник CVT» второго поколения. Бензиновый мотор объемом 2,5 л теперь развивает 173 л.с. (плюс 3 силы) и в купе с упомянутым вариатором позволяет обойтись

в смешанном цикле девятью литрами на сотню.

Прибавилось на борту и электроники. Появилась система «ай-сайт» (EyeSight), электролюминесцентная подсветка приборов, электромеханический стояночный тормоз, автоматика переключения света фар, система входа без ключа, запоминающая предустановки для двух водителей, и много других интересных опций.

И еще: новый «Аутбек» стал первым авто фирмы, на крышу которого завод устанавливает складные поперечины для перевозки крупногабаритных грузов — таких, например, как байдарка.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ СПАЙДЕР

На автосалоне в Пекине представлен оригинальный гибрид БМВ-i8. Его передние колеса приводятся во вращение электромотором в 131 л.с., тогда как задние — 3-цилиндровым бензиновым агрегатом о 223 «лошадках». Вместе они способны создать крутящий момент до 550 Н·м. Литиево-ионная батарея готова двигать спайдер, ставший

на время переднеприводным, на протяжении 30 км, потом ее придется подзарядить от генератора либо от розетки, что займет около двух часов.

Особая «фишка» двухместной машины видна сквозь прозрачную крышку багажника: там лежат два всегда полностью заряженных электросамоката — для трансфера от парковки до конечной цели.



АВТОМАТНАЯ ОЧЕРЕДЬ

К маю количество автомобилей «Лада-Гранта», оснащенных автоматической коробкой передач, достигнет двадцати шести. Но к концу года их будет уже 10 тысяч. А продажи таких машин начнутся осенью. Причем автомат может оказаться доступным и в комплектации «Норма». Давно обещанные 7-ступенчатые планетарные коробки московской фирмы КАТЕ до сих пор так и не появились, поэтому АВТОВАЗ закупает японские «Джатко-RE4F03», известные по «Ниссану-Ноут» и «Тииде». Как ожидается, автомат сделает Гранту» дороже тысяч на тридцать.



«КАНГУ» НА СЕМЕРЫХ



«Рено-Кангу» обзавелся приставкой «Гран» и превратился в семиместный. Но теснее в салоне не стало: ради дополнительных кресел увеличили и длину кузова, и колесную базу — до 3080 мм. Если сложить все, что складывается, то для багажа освободится 4,6 кубометра! Причем длина груза может достигать 2,9 м, а для удобства вноса-выноса предусмотрены сдвижные боковые двери шириной 636 мм и, конечно, задняя дверь.

Дополнительные кресла можно складывать и передвигать... Трудно даже перечислить все возможности трансформации салона.

Семиместный «Гран Кангу» комплектуется только 110-сильным турбодизелем с крутящим моментом 240 Н·м (от 2000 об/мин). С ним автомобиль разменивает первую сотню уже через 13 с, а максималка достигает 170 км/ч. Расход же топлива не превышает 5,5 л/100 км.





РОСНЕФТЬ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАСЛА



РЕКЛАМА. ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

www.rosneft-masla.ru

ТЕХНОЛОГИИ, ОПЕРЕЖАЮЩИЕ ВРЕМЯ!

НЕ ЛЕНИСЬ — ПОДПИШИСЬ!

Хотите получать свежий номер ЗР на дом? Вопрос, полагаем, риторический: конечно же, это удобно и к тому же дешевле, чем покупать в киоске и особенно на АЗС! Но стоит поторопиться: в почтовых отделениях, где можно выбрать один из трех каталогов, подписка на второе полугодие заканчивается 10 июня.

Прспали? Жаль, но всякое бывает. К счастью, не все пропало: есть еще 10 дней, чтобы

успеть оформить один из вариантов альтернативной подписки. (Подробности смотрите на сайте ЗР: <http://www.zr.ru/a/133814>).

На самом деле это даже проще: не нужно стоять в очереди к окошку, достаточно, например, найти платежный терминал QIWI... Есть и агентства, принимающие подписку с доставкой в Европу, Америку, Украину, Белоруссию и Казахстан.

Наконец, жителям столицы доступен самый дешевый

и надежный вариант: подписка через наш офис на Бакунинской улице, 72, — тогда полгода обойдется вам всего в 210 рублей,

а получать журнал сможете в удобный день там же либо непосредственно в редакции (Селиверстов переулок, 10).



ЛАЗЕРНЫЙ ЩИТ МОСКВЫ

Уже в нынешнем году на нескольких улицах опробуют пешеходные переходы с лазерными стенами и обогреваемое дорожное полотно. В первом случае речь идет о светофорах с лазерными проекторами, которые образуют на зебре виртуальную стену сдвигающимися фигурками пешеходов. А обогрев

возложен на специальную сетку под асфальтом, что позволит обойтись зимой без реагентов.

Также предложена модель остановочного павильона с элементами обогрева и охлаждения; внутри него можно разместить компьютеры с выходом в Интернет, торговые автоматы, информационные табло, а еще туалеты.

«РЕНО» БЕЗ БЕНЗИНА



Компания «Рено» уже в будущем году планирует начать поставки в Россию серийных электромобилей, причем намерена представить полный модельный ряд легковых и легких коммерческих авто без бензобака по доступным ценам. Надо только

дождаться результатов адаптации машин к нашему климату. Как известно, печка «сжигает» немало киловатт-часов, уменьшая и без того небольшой пробег. Не исключено, что потребуется установка автономного отопителя, например спиртового. Скоро узнаем!

ЗНАЙ НАШИХ!



В Париже прошла церемония награждения победителей конкурса Citroen Creative Awards 2012,

на который было представлено 802 проекта из 87 стран мира. В разных номинациях были выбраны 10 победителей, и особенно приятно, что в фэшн-конкурсе лучшую коллекцию одежды «Искушение» для фотосессий в автомобиле «Ситроен-DS3» предложила россиянка Наталья Жиркова из Екатеринбурга: «Я не надеялась на победу, просто решила поучаствовать. Как только увидела автомобиль, сразу поняла, в каком направлении двигаться. Работать было легко: «Ситроен» вдохновляет на творчество».



ДЕФОРСАЖ

Новый болид «Гумперт-Аполло R» из Альтенбурга оказался хорош для гонок, но не смог получить допуск на дороги общего пользования — уж слишком стремителен. Тогда на фирме решили дефорсировать машину с 860 до 780 л.с. и назвали получившуюся дорожную версию «Аполло Инрейдж». Ее даже можно купить, если хватит

денег и успеете поймать один из трех (!) экземпляров. Интересно, что дорожный «Аполло» оказался на 75 кг тяжелее своего более мощного собрата. Очевидно, понадобились не столь откровенно гоночные сиденья, привычное в повседневной жизни оборудование, жидкокристаллическая комбинация приборов и тому подобное.

НЕ ИЗМЕНЯЙ СЕБЕ



Встречайте Jeep, Grand Cherokee 2012

Забудь о своей природе или позволь ей указать тебе путь.

Легендарная система полного привода Quadra-Trac II или Quadra-Drive II, бесключевой доступ и запуск двигателя Keyless-go, биксенонные адаптивные фары головного света, камера заднего вида, подогрев 1-го и 2-го рядов сидений, сенсорный экран мультимедийной системы, жесткий диск 30 Гб.

Успокой hands-free.

Телефон горячей линии: 8-800-100-81-62

Jeep

НОВОЕ ЛИЦО «САНТА-ФЕ»

В Нью-Йорке состоялась премьера нового «Хёндай Санта-Фе», дизайн которого хотя и выполнен в традициях фирменной концепции «струящиеся линии», но выделяется в самостоятельное направление Storm Edge. Обращают на себя внимание также светодиодные габаритные огни и оригинальные фонари. Для новой модели характерны высокий уровень комфорта и безопасности. В ней предусмотрены система предупреждения о сходе с полосы (LDWS) и семь подушек безопасности, в том числе для защиты коленей.

Впервые на кроссоверах доступна система телеметрии

Blue Link, поддерживающая простую и удобную связь между офисом, домом, смартфоном и автомобилем на базе современных цифровых технологий. С ее помощью можно голосом дистанционно

управлять некоторыми функциями машины, вызывать помощь, преобразовывать голосовые сообщения в текст. На корейском рынке на новый «Санта-Фе» уже принимают заказы.



КОЛОНКА АВТОБИЗНЕСА

В семействе «Пежо-208» не будет, в отличие от предшествующих моделей 206 и 207, универсала и купе-кабриолета. Зато предложат миникроссовер: именно на такие машины сейчас наилучший спрос.

Европейское подразделение «Дженерал моторс» намерено капитально сократить издержки: из десяти заводов в Европе закроют минимум два. Первые в этой печальной очереди – предприятия в немецком Бохуме и британском Элсмер-Порте.

В США вновь набирают популярность автомобили, собранные за рубежом. В этом году к американским берегам причалят корабли с минимум 3 млн. импортных машин. Это почти на 8% больше, чем импортировано в 2011 году.

Концерн «Фольксваген» собирается представить новый бренд, ориентированный на развивающиеся рынки, в первую очередь Китай и Индию. Под ним будут выпускать автомобили стоимостью около 5000 евро.

Совместная работа компаний «Бош» и «Самсунг» в производстве аккумуляторных батарей, возможно, вскоре закончится. Разрыв обусловлен кардинальными разногласиями по поводу стратегии в будущем.

Продажи на китайском рынке в первые два месяца 2012 года признаны худшими за последние семь лет. За январь и февраль в КНР реализовано 2,37 млн. автомобилей – на 4,4% меньше, чем за аналогичный период 2011 года.

В ближайшее время «Ниссан» приступит к возведению первого своего завода в Бразилии. Далее удовлетворять спрос на самом крупном рынке Латинской Америки за счет импорта уже неразумно, считает глава фирмы Карлос Гон – кстати, уроженец Бразилии.



ПОСТРОИЛИСЬ

Венгерский завод «Даймлер», открытый в середине марта и предназначенный для производства компактных В-класса, обошелся концерну в 800 млн. евро. Любопытно, что это первое вновь построенное предприятие немецкого концерна за последние 15 лет.



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ РЕКОРД

На льду финского озера Юконярви гонщик-испытатель Янне Лайтинен установил мировой рекорд скорости для электромобилей, разогнав созданный студентами Хельсинкского университета

болид E-RA (Electric Race About) до 252,09 км/ч. Прототип был оснащен двигателем мощностью 280 кВт и обут в серийные шипованные шины «Нокиан-Хаккапелита 7». Напомним, что

аналогичный рекорд для бензиновых авто равен 331,61 км/ч. Зато E-RA расходует лишь 14,5 кВт·ч на 100 км пробега, что соответствует 1,6 л обычного топлива!

Соседям в пример!



Реклама.

АКЦИЯ
НА ПИЛЫ И КОСЫ
01.04.-30.06.2012

С весенней акцией на косы и пилы STIHL Вы можете позволить себе образцовый садовый участок — на радость себе и в пример соседям!

В акции также участвуют:

Бензопилы:

MS 250 **14.990** руб.

MS 260 **20.490** руб.

MS 241 C-M **21.490** руб.

Электрокосы:

FSE 60 **3.890** руб.

FSE 71 **4.390** руб.

Мотокосы:

FS 55 **8.490** руб.

FS 70 C-E **11.990** руб.

FS 130 **15.990** руб.

FS 250 **17.490** руб.



Бензопила
MS 180 ~~8090⁰⁰ руб.~~
7490⁰⁰ руб.

Мотокоса
FS 38 ~~5990⁰⁰ руб.~~
5490⁰⁰ руб.

Приобрести технику STIHL, а также всегда получить качественную консультацию и сервис можно у официального дилера STIHL. Информацию об адресах дилеров, а также полную информацию об ассортименте можно получить на нашем сайте и по телефону горячей линии.

www.stihl.ru
8 800 4444 180
(Вся акция по России бесплатна)

STIHL®

СТАРИНА «ДАТСУН» ВЕРНЕТСЯ



Руководство концерна «Ниссан» приняло решение возродить свой бренд «Датсун», известный с 1931 года и упраздненный в 1980-х. *Dat* означает «быстрый, проворный» и одновременно это

первые буквы фамилий трех инвесторов, поддержавших автомобильный проект (Дэн, Аояма, Такэути). Кроме того, в английской версии расшифровка слова *datsun* отражает основные качества продукции — долговечность (*durable*), привлекательность (*attractive*) и надежность (*trustworthy*). Представлен и новый логотип, на котором синяя планка поверх символического восходящего солнца олицетворяет девиз компании: «Искренность приводит

к успеху». Форма, близкая к шестиугольнику, демонстрирует современность, а синий цвет символизирует честность и надежность.

Продажи доступных автомобилей под брендом «Датсун» начнутся в России, Индии и Индонезии в 2014 году. Наш «Датсун» предполагают построить на платформе «Калины» с двигателем 800 кубиков. Вывод нового старого бренда на рынки Европы и США не планируется.



ЭТО — «МИРАЖ»!

В Таиланде стартовали продажи новой компактной модели «Мицубиси-Мираж». Этот автомобиль считается самым дешевым предложением для рынков развивающихся стран и отличается очень малыми выбросами CO₂

в атмосферу. Вслед за Таиландом «Мираж» появится и в других странах АСЕАН, а с конца 2012 года его леворульную версию можно будет приобрести в Европе, но под другим именем, которое пока не утверждено.

ПО ДАННЫМ РАЗВЕДКИ

Похоже, «Ламборгини» решила создать спортивный кроссовер на новой модульной платформе «Фольксвагена», которую новинка разделит с «Ауди-Q7» и «Порше-Кайен». Производство и продажи запланированы на 2016 год. Пятиметровый полноприводный кроссовер станет самым низким на рынке, притом без ущерба

для дорожного просвета. Он еще будет и самым легким в классе. Двигатель позаимствуют у «Гайярдо» — его 600 л.с. вполне хватит. Прикинули и будущую цену вопроса: суперджип обойдется примерно в 150 000 евро. А основными рынками станут США, Великобритания, Германия и, конечно, Россия.

ЗАХВАТИТЕ АЛКОТЕСТЕР



...если ваш путь лежит во Францию! С 1 июля такая «комплектация» (наряду с аптечкой и огнетушителем) станет обязательной для всех автомобилей. Новый закон принят с подачи Николя Саркози в рамках кампании по повышению безопасности на дорогах. С ноября отсутствие алкотестера будет караться штрафом в 11 евро. Интересно, что подойдет не любой прибор, а лишь имеющий сертификат NF. Впрочем, разрешено использовать и одноразовые трубки, которые стоят во Франции 1 евро. Главное — следить за сроком годности таких алкотестеров, который не превышает 11 месяцев, — его полиция обязательно проверит!

КОРОТКО

Может показаться, что в эру всеобщей мобильной связи придорожные колонки для вызова помощи не нужны. Это не так: в 2011 году в Германии с них поступило 81 424 звонка, или один вызов каждые шесть с половиной минут! Использовалось 84% всех колонок, а рекорсменом стала та, чьим аппаратом за год воспользовались 359 водителей!



Проведенный в Австралии опрос показал: некрасиво ведут себя на дороге 46% водителей малолитражек и лишь 33% обладателей больших машин. Причем среди первых чаще всего не соблюдают дистанцию, выкрикивают оскорбления или показывают неприличные жесты... молодые дамы.

Компания «Бош» отметила своеобразный юбилей: с 1995 года, когда она поставила на поток систему динамической стабилизации ESP, выпущено уже 75 млн. таких устройств. Сегодня ESP обязательна для всех вновь разработанных легковых моделей (в Европе), а с 2014 года — для всех продаваемых. Готовится подобный стандарт и в России, а пока у нас лишь 12% авто могут похвастаться этой опцией.

Чтобы повысить эффективность, концерн «Дженерал моторс» намерен вдвое сократить количество используемых платформ к 2018 году. Тогда автомобилей, специально разработанных для европейского рынка, не останется — только мировые модели. Их производство сконцентрируют в Польше, России, Китае, Индии, Мексике и Бразилии.



ПРЫГАЮЩИЙ ЗАМОК

В компании TRW разработан подвижный замок ремня безопасности для задних сидений. Порой непросто найти чертову пряжку, а теперь она сама будет прыгать в руку. Специальный электромотор подаст и затем утянет замок обратно — в пределах 10 см. Включается

система при открывании дверей, одновременно загорается подсветка замка. Интересно, что механизм интегрирован в систему Pre-Safe и выполняет также роль реверсивного преднатяжителя.

Новинка появится в нынешнем году на моделях высшего класса.

Volkswagen Touareg. Прирожденный победитель



Жизнь не похожа на ровную дорогу, и настоящий мужчина должен быть готов к любому повороту событий. Деловые встречи или захватывающие путешествия – всё в Вашей власти. Volkswagen Touareg – бескомпромиссное сочетание комфорта и выдающихся внедорожных способностей.

Добро пожаловать в команду победителей!



Volkswagen* –
Официальный Спонсор
Сборной России по футболу



Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru

*ООО «ВОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС»

СЕРВИС ОТ «ПЕЖО»

В новом «Пежо-208» приложение Connect Apps зашито в штатной мультимедийной системе. Работает она в 17 европейских странах и охватывает службы спасения, парковки, АЗС (с ценами), достопримечательности, навигацию и многое другое. Из соображений безопасности некоторые сервисы работают лишь в городской черте, где скорости ниже. Для доступа

служит СИМ-карта в корпусе, похожем на USB-флешку. Достаточно вставить ее в разъем, и вы уже не только в автомобиле, но и в Сети. Абонентская плата за год – 350 евро, причем в зарубежных путешествиях (в пределах ЕС) сборы за роуминг не взимаются. Интересно, что предусмотрена также возможность стыковки со смартфоном через «блютуз».



ЗЕЛЕНое ВОЖДЕНИЕ



Нет, ни зеленый змей, ни зеленые человечки тут ни при чем. Green Driving – проект исследовательского консорциума FAMOS (Galileo for Future AutoMOtive Systems), созданного под эгидой «Фольксвагена». Предполагается с помощью комбинации приемника сигналов «Галилео» и GPS с видеокамерами самого автомобиля определять его местоположение с очень большой точностью

и на основании этого рассчитывать безопасную скорость, наивыгоднейший режим работы силового агрегата, распознавать дорожные знаки. По прикидкам, такой электронно-спутниковый ассистент позволит играючи сэкономить не менее 10% топлива, если, конечно, слушаться его рекомендаций, а не топтать бездумно педаль газа. Вот вам и «зеленое» вождение.

МАГИЧЕСКИЕ ЧАСЫ

Как ни странно, парктроник WAECO Magic Watch никакого отношения к часам не имеет. Зато позволяет экономить время при установке. Дело в том, что его ультразвуковые датчики связываются с блоком управления и индикации по радиоканалу на частоте 2,4 ГГц, а стало

быть, не нужно прокладывать кабель через весь автомобиль. Хотя комплект стоит довольно дорого (399 евро), отпадает солидная плата за его установку. Ведь теперь достаточно просверлить несколько отверстий в бампере и подать питание от фонаря заднего хода.

ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ БУДУЩЕГО

Именно так позиционирует «Линкольн» модель MKZ нового поколения. По словам вице-президента фирмы Джима Фарлея, в Нью-Йорке перед посетителями автосалона предстала необычная порода «линкольнов», выведенная для следующего поколения клиентов.

MKZ 2013 модельного года стала первой машиной, дизайн которой создавался в новой студии концерна. Получилась немаленькой – в длину почти 5 м. Не поскупились на самый большой (1,4 м²) в классе сдвижной стеклянный люк в крыше. Многочисленные электронные ассистенты связали в единую сеть двигатель, трансмиссию, кузов и подвеску, что обеспечило «новое качество управления автомобилем». Не ограничившись пассивными средствами звукоизоляции, применили активные системы для подавления шума. Все приборы превратились в виртуальные картинки циферблатов на дисплее, а клавиши – в сенсоры.

Сразу восемь подушек безопасности охраняют тела седоков от травм. Но от чего охранять, если на MKZ не удастся ни выйти на встречу, ни въехать кому-либо в корму? За этим бдительно следят глаза видеокамер и радаров. О навигаторе, аудиосистеме даже как-то неловко упоминать. Лучше обратимся к цифрам: 2-литровая «четверка» (и это на «Линкольне»!) развивает 240 л.с. и крутящий момент 366 Н·м, при этом машине достаточно 10,7 л на сотню городских километров и 7,1 л на сотню шоссе. А вскоре будет и гибридная версия...

Не забыты и те, кто любит погорячее. Для них подготовлена 300-сильная «шестерка» рабочим объемом 3,7 л. А вот с восьмицилиндровыми моторами американцам придется расстаться – не те нынче времена. В утешение можно заказать полноприводный MKZ, трансмиссия которого перераспределяет тягу между осями за 16 мс – глазом моргнуть не успеете!



RENAULT FLUENCE

ДОВЕРЬТЕСЬ ЧУВСТВАМ



Чип-карта с функцией
«Свободные руки»¹



Двухзонный
климат-контроль²



Система навигации
на русском языке³



Узнайте больше⁴



www.renault.ru

RENAULT
QUALITY MADE™

RENAULT FLUENCE. ИСТИННЫЙ КОМФОРТ КРОЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ.

Элегантный дизайн, просторный салон, современные технологии: теперь вы знаете, как обрести за рулем истинную гармонию.

- Специальная цена — от 569 600 рублей⁵
- Гарантия — 3 года или 100 000 км пробега⁶
- Выгодное кредитное предложение от Renault Credit — 6,9% на 3 года⁷

Renault рекомендует elf

DRIVE THE CHANGE⁸



RENAULT CREDIT 6,9%⁷

¹Доступна для версий Dynamique (Динамик). ²Доступна для версий Expression (Экспресс) и Dynamique (Динамик). ³Доступна как опция в комплектации Dynamique (Динамик). ⁴Для считывания зашифрованной информации используйте сканер штрих-кода, подходящий для интерактивной системы заднего сиденья. ⁵Цена на версию Authentique (Аутентик) 1,6 M475 без учета стоимости окраски металла с учетом скидки 50 000 р. от рекомендованной розничной цены. Скидка предоставляется на все версии автомобиля Renault Fluence 2012 года выпуска. Предложение действительно с 01.04.2012 по 30.04.2012 у официальных дилеров Renault. Количество автомобилей у дилера ограничено. ⁶Дополнительная информация по телефону 8-800-200-80-80 (звонок по РФ бесплатный) или на www.renault.ru. ⁷Действие гарантии заканчивается после 3 лет эксплуатации автомобиля или после достижения 100 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. ⁸Расход и затраты клиента зависят от стоимости кредита по указанной ставке и по ставке на 1 год — 11,5%, на 2 года — 12%, на 3 года — 13,5% годовых, при первоначальном взносе от 10% / 30% / 50% соответственно, и кредитном договоре, компенсированном соразмерным снижением предложенной розничной цены на автомобиль. Кредит предоставляется ЗАО «Рено Кредит Банк». Прочие условия договора: валюта — рубль, первоначальный взнос — от 10% стоимости автомобиля. Максимальная сумма кредита при первоначальном взносе от 10 до 20% составляет 1 350 000 р., от 20% — 6 500 000 р. Клиент обязан застраховать автомобиль по полису КАСКО. Кредит предоставляется исключительно равными (аннуитетными) платежами. Плата за просрочку платежа кредит — 0,5% в день от суммы просроченной задолженности. Настоящее предложение является рекламой и действительно с 01.04.2012 по 30.04.2012 для всех версий автомобиля Renault Fluence 2012 года выпуска. Условия и тарифы могут быть изменены Банком в одностороннем порядке. Дополнительная информация по телефону 8-800-700-70-07 (звонок по РФ бесплатный) или на www.renault.ru. *Управляй переменами. **Качество Renault. Реклама.

ДЕНЬ «ЛАРГУСА»

Это был не самый удачный день для фотосъемки, если иметь в виду погоду. Солнце растапливало последние сугробы, брызги от колес весело летели в камеру, украшали боковины машин... Зато это самый удачный день, если говорить об объекте съемки: «За рулем» первым познакомился с «Ладой-Ларгус». **Антон Чуйкин** и **Александр Кульнев** (фото) – с отчетом о длинном дне в Тольятти.

Пара-тройка кругов по треку, где обкатывают все новенькие «лады», – и сразу проблема: где бы помыть машину? «Не беда, – замначальника цеха сборки «ларгусов» Илью Ивашова такими пустяками не смутить, – сейчас заедем в дождевую камеру. Вот только антенну надо будет снять. Под нас поливалку делают повыше, а пока делим ее с «калинами» и «грантами».

В цехе, возвращаясь за руль, Илья берет за ключ, хотя двигатель он не глушил. Мы понимающе улыбаемся друг другу: бывает!

А я ловлю себя на мысли, что это первая «Лада», в салоне которой действительно можно усомниться, работает ли мотор.

А МОЖЕТ, НЕ «ЛАДА» ВОВСЕ?

Первая нитка конвейера, на которой в апреле 1970 года начали выпускать «Жигули», сегодня вновь отдана лицензионной модели. Спустя 42 года круг замкнулся, хотя, не будем грешить против классиков, правильнее говорить о спирали: «Ларгус» на целый этаж, если не два, выше «копейки».

В этом году здесь соберут примерно 25 тысяч «ларгусов» и некое количество «ниссанов-алмера». А вообще, конвейер поделят между собой три марки. Расчет на 280 тысяч машин: 70 тысяч – доля ВАЗа, столько же – «японцы» и еще 140 тысяч придется на две модели «Рено», о которых мы пока лишь строим предположения. Есть возможность нарастить выпуск до 350 тысяч

(такова полная мощность), а партнеры могут корректировать свои доли, но это дело будущего.

«Пойдемте, – торопит Ивашов, – покажу еще участок моторов. Вот отсюда двигатели 1,6 л отправляются к своим кузовам. Да, их два типа, восьми- и шестнадцатиклапанные. Система качества такая же, как на предприятиях альянса «Рено-Ниссан», ведь здесь будут выпускать и их машины. С набором людей проблем нет, хотя зарплаты у нас такие же, как на соседних нитках. По крайней мере, пока...»

«Таката-Петри АГ», ААТ, «Фауком», «Гестамп», «Эй-Джи-Си БСЗ» – наименования поставщиков проекта «Лада-Ларгус». Чтобы побывать на этих предприятиях с мудренными



иностранными названиями, вовсе не обязательно оформлять визу. Первое расположено в Ульяновске (рули, подушки), затем Москва (ЗИЛ, штамповка), Тольятти (панель приборов, обивки), Калуга (штамповка), Бор (стёкла) – всего в списке 332 локализованные детали. Изготовление «Ларгуса» – это и штамповка, и сварка, и окраска, и сборка. Универсал использует часть поставщиков своих московских братьев «Рено-Логан» и «Сандеро», но процесс идет в обе стороны:

при локализации «Ларгуса» были найдены и проверены новые партнеры, которые теперь работают и на АВТОВАЗ, и на «Автофрамос». А летом из румынского Питешти приедут штампы, на которых будут делать внутренние детали кузова для всей Европы. Лицевые панели «Лады-Ларгус», кстати, уже локализованы.

МНОГО ДНЕЙ НАЗАД

Все началось... «Все началось в 2008 году, когда «Рено» купил 25%

плюс одну акцию АВТОВАЗа, – подхватывает Сергей Корженовский, заместитель руководителя проекта RF90. Так в заводских документах обозначен нынешний «Ларгус», то есть универсал (R90) и фургон (F90) на платформе B0 концерна «Рено» (она послужила базой «Логану» и «Сандеро», на ней же построят еще несколько моделей).

Мы начали искать точки соприкосновения, выбирать машины, которые могли бы выпускать на АВТОВАЗе.

**НАЧАЛЬНАЯ ЦЕНА
УНИВЕРСАЛА (5 МЕСТ,
90 Л.С.) – 349 ТЫСЯЧ
РУБЛЕЙ; ФУРГОНА –
319 ТЫСЯЧ. ПРОДАЖИ
ЗАПЛАНИРОВАНЫ
НА СЕРЕДИНУ ЛЕТА.**



❖ Интерьер почти точно повторяет логановский. Изменена форма козырька над приборами, оформление центральной консоли. В дорогих версиях – подогрев сидений и электрическая регулировка зеркал (джойстик между креслами).

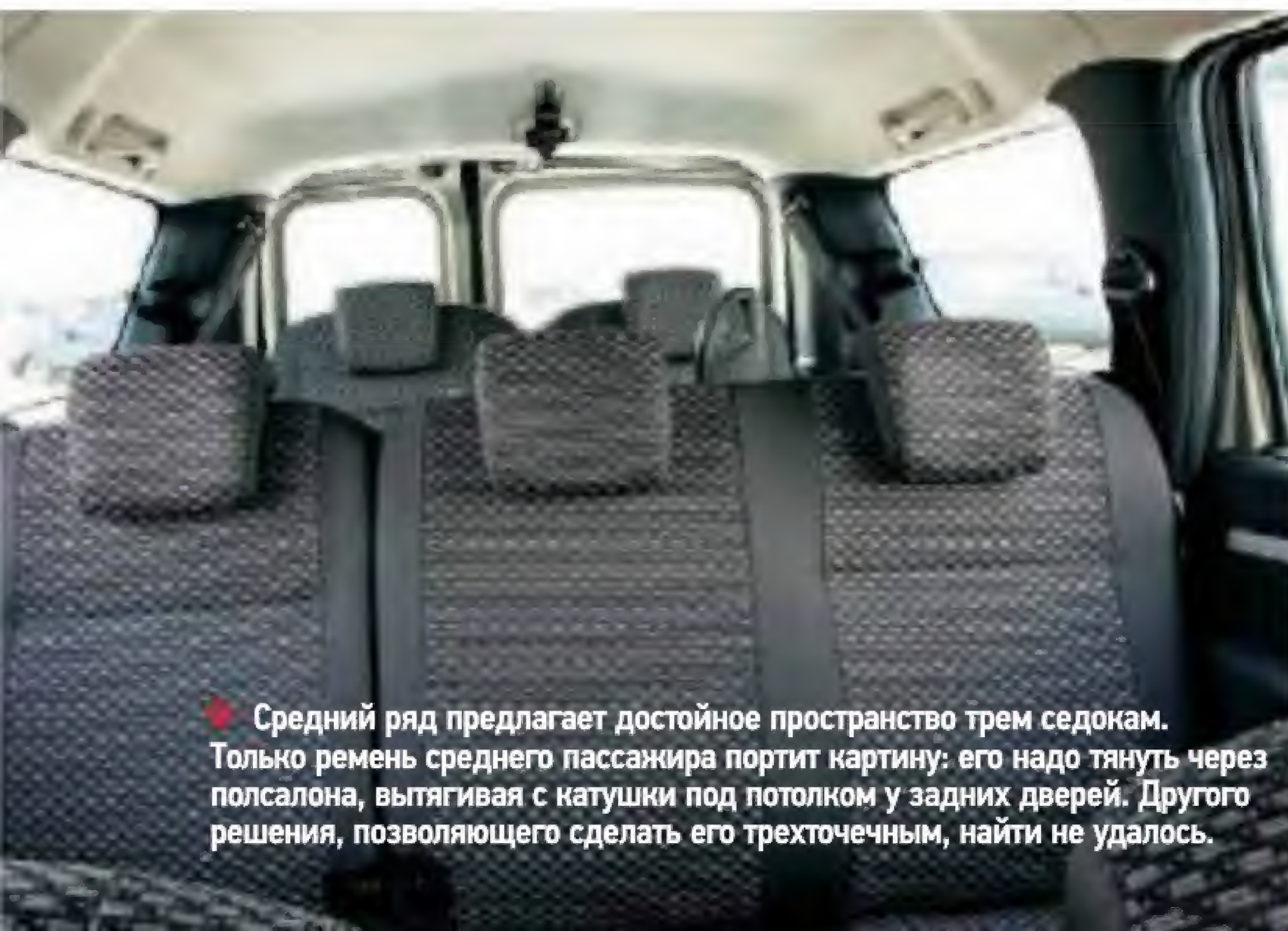


Экскурсия по конвейеру позволяет рассмотреть машину снизу. Отметим мощную стальную защиту мотора (штатное оборудование, неплохо бы другим «ладам» взять пример) и тормоза – после российских тестов автовазовцы выбрали самые большие диски из доступных для комплектации «логанов».

Рассматривали всю гамму, но довольно быстро остановились на платформе В0: эти машины уже хорошо себя показали, в первую очередь в Восточной Европе. Но «Логан» уже делали в Москве, «Сандеро» также планировали выпускать на «Автофрамосе», так что выбор фактически был предопределен: универсал «Логан-МСV». Он удачно стартовал на рынках Старого Света и, по нашим ожиданиям, пришелся бы очень кстати также в России, дополнив автовазовскую гамму».

Я прекрасно помню опросы читателей на тему «Автомобиль мечты». С разницей в 13 лет, в 1997 и 2010 году, вы «рисовали» универсал на базе машины малого или компактного класса, то есть довольно большой, а главное – доступный, с полным или передним приводом. А маркетологи настойчиво предлагали россиянам седаны... Мы пару лет назад даже изобразили, как мог бы выглядеть автомобиль мечты на базе «Поло» или «Соляриса». С «Логаном» фантазировать не пришлось. Пришлось только ждать.

«В 2009-м, – вспоминает Корженовский, – мы купили лицензию на производство RF90, причем одним из условий соглашения были стилистические изменения внешности и салона, чтобы подчеркнуть: это не «Дачия», не «Рено», а автомобиль марки «Лада». Собственно, других конструктивных изменений практически и не потребовалось: мы было хорошо знакомы с «Логаном», провели в полном масштабе тесты универсала и знали, что машина хорошо приспособлена



Средний ряд предлагает достойное пространство трем пассажирам. Только ремень среднего пассажира портит картину: его надо тянуть через полсалона, вытягивая с катушки под потолком у задних дверей. Другого решения, позволяющего сделать его трехточечным, найти не удалось.



Добро пожаловать на третий ряд! – приглашает откинутое кресло второго. Проход нормальный, посадка тоже, места там полноценные, не детские.

ПРО 140 ТЫСЯЧ

Что же за таинственные модели «Рено» в объеме около 140 тысяч в год планируют выпускать на АВТОВАЗе? Вот моя частная версия: это «логаны» и «сандеро» нынешнего поколения. Поскольку появление «Логана-2» уже предопределено (премьера осенью в Париже, а женеvский «Лоджи» показал, каким он будет), а мощности по первому еще вполне дееспособны – почему бы не отдать его в Тольятти, а может, и в Ижевск? Московский же «Автофрамос» сосредоточить на «Дастере», «Флюэнсе» и прочих моделях, благо спрос позволяет. Поставщики готовы, технологически этот шаг оправдан – скоро узнаем, угадал я или нет.

к российским условиям. Речь шла скорее о выборе комплектаций, их наполнении нужными узлами».

И все-таки кое-что сделать пришлось. В процессе тестов нарекания вызвала антигравийная защита: на острых кромках колесных арок мелкие камешки оставляли сколы. «Ларгус» обрел накладки на арки – передними поделился «Логан», задние оригинальные. Также расширили зону обработки кузова противоржавной и антигравийной мастикой.

При выборе и уточнении комплектаций учитывали наш климат. Например, отказались от версий без заднего стеклоочистителя и, более того, подняли емкость бачка омывающей жидкости до 5 л. Экспериментировали с электрообогревателем в отопителе,

но результат не удовлетворил: агрегат несколько ускорял прогрев салона, а потом скорее вредил, препятствуя потоку теплого воздуха. Кстати, эту опцию некоторое время предлагали на московских машинах, однако спроса она не нашла. Ограничились установкой воздухопроводов на второй и третий (7-местная версия) ряды сидений. Из мелких, но важных деталей отмечу пробку бензобака без замка. Ведь владельца «Логана» легко узнать на АЗС, когда он отправляется к кассе с ключом и насаженной на него пробкой...

Из гаммы моторов выбрали 1,6-литровый – от дизеля и маленького бензинового в 1,4 л отказались по очевидным причинам. Восьмиклапанный мотор (64 кВт) поставляют из Румынии, а шестнадцатиклапанный



• Сзади отличий от исходной модели и того меньше, разве что имя-шильдик. Кстати, от ладьи в овале здесь отказались: не получилось красиво поставить на несимметричные двери.

(77 кВт) – из Португалии; с 2013-го последний начнут по лицензии собирать на АВТОВАЗе. Предусмотрено, что моторы следующего поколения также попадут в Тольятти, в производство машин на платформе В0. И, осторожно добавляют специалисты, не только... По крайней мере, моторный завод планируется очень серьезный, на 450–500 тысяч агрегатов ежегодно.

Из гаммы больших «логанов» убраны лишь пикапы. В России на них все равно городят надстройку, а в семье «ларгусов» уже есть фургон. Который вместе с пяти- и семиместным универсалами и образует модельный ряд.

И все же, почему так долго ждали «Ларгус»? «Долго? – не согласен Сергей Корженовский. – От момента принятия решения, заморозки дизайна, рассылки запросов поставщикам прошел срок, соответствующий стандартам «Рено». Это два года. Давайте еще раз: приступили к проекту в конце 2008-го; 2009-й – конструкторская, исследовательская, маркетинговая проработка; с 2010-го и до настоящего момента – работа с поставщиками, организация производства».

ПРЕЗИДЕНТСКАЯ ГОНКА

Мы снова едем на «Ларгусе», но теперь под колесами не бетон трека, а асфальт

самарской трассы. Это автомобиль директора проекта Михаила Рябова, и сам он за рулем, торопится на полигон АВТОВАЗа на тренировку – завтра здесь пройдет Президентская гонка, то есть руководители будут биться за приз главы АВТОВАЗа.

Проскакиваем железнодорожный переезд, и я с удовольствием вспоминаю «Логан» с его чудесными, просто-таки королевскими подвесками. «Ларгус», даром что способен везти семерых, унаследовал плавность, комфорт, управляемость прародителя. Вспоминаю слова месье Швейцера, главы «Рено» и отца «Логана»: «Наш автомобиль современный, доступный, надежный». Это настоящее искусство – сочетать три таких качества в одной машине. Но я отвлекся. Да и другие члены экипажа примолкли, собираясь вздремнуть в тепле на просторном среднем диване и в третьем ряду (нас в салоне пятеро да еще поклажа). Михаил Сергеевич, увлекшись скоростью (весело идем за сотню), кладет руку на рычаг. «Что, тоже ищите шестую?» – вспоминаю свой «Логан», на котором проехал под сотню тысяч. «Да, не хватает, – смеется Рябов. – А кстати, какой расход получался на вашей машине?» В среднем 7,6 литров на сотню. Мало? Но надо учесть, что редакционный синенький

седан был большим любителем дальних путешествий (ЗР, 2008, № 10). А что касается универсала, на котором как-то довелось проехать по магистралям Франции километров шестьсот, помню его прямо-таки неистовую прижимистость. Мы ехали и ехали, а указатель бензина не двигался с места, заставляя подозревать неисправность. Но нет, просто расход в 6,6 л/100 км действительно очень хорош!

Мы на месте. Рябов надевает шлем и идет тренироваться на гоночной «Гранте», а я наконец получаю возможность сесть за руль. И уже не выпускаю его ни на полигоне, ни по дороге на завод, проделав в общей сложности километров семьдесят. Выводы принято приберечь на потом, но не удержусь: проехал бы и семьсот

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	«Лада-Ларгус» (некоторые модификации)	
	7 мест, максимальная комплектация	5 мест, минимальная комплектация
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4470/1750/1670 (1636)*/2905	
колея спереди/сзади	1469/1466	
Объем багажника (VDA), л	135	560
Клиренс, мм**	145	
Диаметр разворота, м	11,25	
Снаряженная/полная масса, кг	1294/1849	1186/1701
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,5	14,5
Макс. скорость, км/ч	165	156
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	11,5/7,5/9,0	12,3/7,5/9,3
Нормы токсичности	Евро-4	
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/8
Рабочий объем, см ³	1598	
Степень сжатия	9,8	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5750	64/90 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 3750	128 3000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с гидро-усилителем	реечное
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ барабанные, ABS + BAS	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	185/65R15	

*В скобках – без реллингов (минимальная комплектация).

**При полной массе, под защитным экраном двигателя.

ЗР – ПРО «ЛОГАН МСV»



С самого своего появления он вызывал большой интерес, и мы ждали, что на вопрос: будет ли автомобиль в России? – когда-нибудь последует утвердительный ответ. Не вытерпев, предприняли экспедицию во Францию, чтобы ознакомиться с новинкой (ЗР, 2007, № 7). Отметим впечатляющую вместимость, практичность, экономичность, поразились диновинному устройству ремня безопасности для пятого пассажира. А потом неожиданно позвонил читатель:

«Я купил «Логан МСV», не хотите ли сделать тест?». «Дачия» тогда легко победила одноклассников – «Фиат-Добло» и «Пежо-Партнер», огорчив разве что блистательным отсутствием на российском рынке и не вполне внятыми тормозами (ЗР, 2007, № 12).

Следующим был уже материал о «Ларгусе», сделанный после его первого показа на выставке в московском Манеже, посвященной 45-летию АВТОВАЗа (ЗР, 2011, № 10).

НОВЫЙ PEUGEOT 4008. КОГДА ГОРОДА МАЛО.



8 800 555 53 35



Мощный и безукоризненно стильный – новый внедорожник Peugeot 4008! В городе он невольно подчеркнет стиль и статус своего владельца. Но лишь там, где кончается асфальт, можно по-настоящему оценить его сильный свободолюбивый характер, надежность и энергию.

Новый внедорожник Peugeot 4008. Когда города мало.

Реклама

<http://www.facebook.com/peugeot.ru>



ВНЕДОРОЖНИК PEUGEOT 4008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

☑ Три варианта кузова (пять, семь мест, фургон), два двигателя (64 и 77 кВт), три уровня комплектации и пакеты опций образуют 113 возможных вариантов «Ларгуса».

«ЛАДА-ЛАРГУС» ВЫПУСКАЕТСЯ ПО ЛИЦЕНЗИИ «РЕНО» С МИНИМАЛЬНЫМИ ПЕРЕДЕЛКАМИ ИСХОДНОЙ КОНСТРУКЦИИ.

километров, и семь тысяч, как когда-то в пробеге на «Логане». «Ларгус» очень хорошая машина. Слава богу, что не стали переделывать универсал «Логан», а просто локализовали его, начали производство на АВТОВАЗе. Действительно, его менять – только портить.

Всегда найдется пара замечаний – для педантов. Я предпочел бы иметь стеклоочистители на обеих задних

дверках (сейчас только слева). Пока меня не спросили, не маловаты ли зеркала, мне их хватало. И конечно, штатные дневные ходовые огни, которыми может похвалиться даже «Гранта», – где же они на «Ларгусе»?!

...Разгоряченный тренировкой Рябов садится в машину и убавляет жар печки: «Показал неплохое время. И знаете что, надо обязательно машину завтра помыть: я смотрю, такой

КОМПЛЕКТАЦИИ «ЛАДЫ-ЛАРГУС» (некоторые отличия)

Комплектация	«Норма»	«Стандарт»	«Люкс»
Кузов	универсал, 5 мест, фургон	универсал, 5 и 7 мест (фургон)	универсал, 5 и 7 мест
Двигатель	1,6 л, 8 клапанов, 64 кВт	1,6 л, 8 клапанов, 64 кВт	1,6 л, 16 клапанов, 77 кВт
ВНЕШНИЙ ВИД			
Бампер	неокрашенный	в цвет кузова (неокрашенный)	в цвет кузова
Стекла	прозрачные	тонированные	тонированные
Зеркала наружные	черные, механические	черные, механические	в цвет кузова, с электроприводом и обогревом
Противотуманные фары	–	опция	штатное оборудование
Релинги	–	опция (–)	штатное оборудование
Колеса	штампованные	штампованные, опция – легкосплавные	штампованные, опция – легкосплавные
ИНТЕРЬЕР			
Стеклоподъемники	механические	спереди электрические, сзади механические	электрические
Обогрев передних сидений	–	опция	штатное оборудование
Заднее сиденье	цельное	разрезное, 40:60	разрезное, 40:60
Кондиционер	–	опция	опция
Аудиосистема (CD+MP3+AUX+USB+Bluetooth)	аудиоподготовка	аудиоподготовка, опция – аудиосистема	аудиоподготовка, опция – аудиосистема
Борткомпьютер	–	–	штатное оборудование
ОБОРУДОВАНИЕ			
Гидроусилитель руля	опция	штатное оборудование	штатное оборудование
ABS + усилитель экстренного торможения	опция	штатное оборудование	штатное оборудование
Подушки безопасности	водителя (штатная), переднего пассажира (опция)	водителя (штатная), переднего пассажира (опция)	две штатные: водителя, переднего пассажира, опция – две боковые

ПРО МОЩНОСТЬ

Изучая табличку технических характеристик, увидел очень знакомые (помню по «Логану») числа: 64 кВт, то есть 90 л.с. Позвольте, не 90, а 87 л.с.! Я коэффициент знаю: 1,36... Но если в отношении всех других моторов «Дачии» и «Рено» он работает, то здесь «лошадки» взбрыкнули и приписали себе три лишних головы – что в тольяттинских машинах, что ранее в московских. В общем, это дело производителя, в брошюрах и проспектах пусть хоть 190 напишет. Потому что в официальных документах, скажем, редакционного «Логана» (ПТС, свидетельство о регистрации) этот же мотор выглядит честнее: 64 кВт/87 л.с. Надеюсь, и на «ладах» будет так же. А то, знаете ли, налоги, они от «лошадей» рассчитываются.

В статье, во избежание путаницы, я в большинстве случаев привел мощность в киловаттах.

интерес к ней здесь!». Это точно, спортивный народ обступил «Ларгус» и даже не преминул похвалить огромный трюм (сиденья сложили) и поругать запаску под днищем: засядешь в колее – не достанешь. Минут через пять (вентиляция неплоха!) с третьего ряда донеслось: «Коллеги, нельзя ли сделать потеплее?».

Я кручу ручки отопителя, силясь разглядеть обозначения на них, и опять вспоминаю свой «Логан»: этот эргономический недочет – обратный наклон консоли – достался «Ларгусу» по наследству. Бесполезно ругать, проще привыкнуть...

Тем более впереди у «Ларгуса» долгая жизнь, а у меня, прямо сейчас, еще километров тридцать за его рулем.

И это не может не радовать.

ЗР

P.S. На следующий день М. Рябов одержал победу в Президентской гонке.

ЖУРАВЛИ

ПОПРОБУЙ ВЕТЕР НА ВКУС



ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



КРО



СС-ПАРКЕТ

В соперники «Мазде CX-5» мы постарались подобрать аналоги с двигателями разных конструкций, но одинаковой мощности. Итоги сравнения подводит **Сергей Воскресенский**.
Фото **Александра Кульнева**.



Hyundai ix35

Автомобиль дебютировал в 2010 году, тогда же начались продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,0 л (150 л.с.); дизельный, 2,0 л (136, 184 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5- или 6-ступенчатая механическая коробка либо 6-ступенчатый автомат; привод передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Classic, Style, Prestige.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 127 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 926 900–1 350 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Prestige, 1 265 900 руб.

Renault Koleos

Впервые представлен в 2008 году, тогда же стали продавать в России. В 2011-м обновлен.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,5 л (171 л.с.); дизельный, 2,0 л (150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5-ступенчатая механика, вариатор, 6-ступенчатый автомат; полный привод.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Expression, Dynamique, Dynamique Confort, Luxe Privilege.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км (либо 2 года без ограничения пробега), межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 999 000–1 258 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, dCi, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Dynamique Confort, опции, 1 253 000 руб.

Volkswagen Tiguan

Производство в России начали в августе 2008 года. В 2011-м кроссовер обновили.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4 и 2,0 л (122–200 л.с.); дизельный, 2,0 л (140 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механика или автомат; привод передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trend&Fun, Track&Field, Sport&Style, Track&Sstyle.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 94 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 899 000–1 304 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, TDI, 140 л.с., 6-ступенчатый автомат, Track&Field, опции, 1 378 330 руб.



Смотрите видео
www.zr.ru/a/423734



Mazda CX-5

Компактный кроссовер дебютировал в 2011 году, в феврале 2012-го начались продажи в России.

ДВИГАТЕЛЬ:

бензиновый, 2,0 л (150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ:

6-ступенчатая механика или автомат; привод передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

Direct, Touring, Sport.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 50 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

929 000–1 304 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

2,0 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Sport, опции, 1 403 500 руб.

МОДНАЯ ТЕМА

«Навигация есть? А отдельный климат поставили? Здесь камера заднего вида или только парктроник?» У нас почти все машины в самой дорогой комплектации. Ну или близкой к ней. Куда ни глянь, кожа, разноцветные экраны центральных дисплеев и модные серебристые накладки...

На фоне этого разнообразия поначалу даже не знаешь, чему отдать предпочтение: причудливому орнаменту передней панели «Хёндай» с вызывающей ярко-голубой подсветкой приборов или его полной противоположности – однотонно-антрацитовому интерьеру «Тигуана».

В «Хёндай» долго елозишь на бесформенном сиденье, поругиваешь дешевизну пластиковой отделки,

уже упомянутую назойливую синеву дисплеев. Освоившись, «зависаешь» в поиске кнопки обогрева заднего стекла, почему-то упрятанной подальше от водителя. А уж настройка часов и вовсе рождает чувство вины: зачем полез без инструкции? Зато посмотрите, как богато ix35 укомплектован! Салон в целом симпатичен и уютен, а водительский инструмент, если не брать во внимание подсветку «вырви глаз», удобен и продуман. Но не лежит почему-то к нему душа, хоть ты тресни.

С «Фольксвагеном» совершенно обратная ситуация. Поначалу глазу просто не за что зацепиться. Но постепенно обнаруживаешь, что вот здесь пристроили очень полезный ящик, там – углубление, а здесь оказалась

HYUNDAI ix35



«Хёндай» на фоне остальных весьма оригинален, однако пластик передней панели жесткий да и с яркостью подсветок здесь явно перестарались.



Приборы «Хёндай» читаются хорошо, но оформлены простовато.



Большие кнопки, крупные символы – в неудобстве управления вспомогательными системами ix35 не упрекнешь.



Выглядит дешево. Тем не менее отдельный климат в ix35 работает хорошо.

RENAULT KOLEOS



Симпатично и уютно. Скуку наводят лишь пустынные просторы передней панели и ее своеобразное, низкое по отношению к сидокам расположение.



Маршрутный компьютер общается только по-французски, остальное в комбинации приборов «Колеоса» претензий не вызывает.



Скромно, особенно на фоне «Мазды». Зато «Колеос» позволяет отключить громогласный парктроник и противобуксовочную систему.



Стильно, но неудобно. В мелкие кнопки трудно попадать на ходу, да и работает вентиляция небезупречно.



❖ Садясь в «Тигуан», попадаешь в самый обычный легковой автомобиль, продуманный и удобный, как... «Фольксваген».



❖ Панель приборов просто идеальна.



❖ В «Тигуане» это всего лишь радио, но как подано!



❖ На центральной консоли без труда находишь нужный тумблер, несмотря на определенный минимализм.



❖ Рациональный и просторный интерьер CX-5 не изобилует яркими красками, но стильных решений в нем хватает.



❖ Мягкая подсветка вызывает ощущение дорогой вещи. Жаль, топливомер подкачал.



❖ Этот блок тумблеров перекрывается рулем. В нем сосредоточено включение всех новых систем – «старт-стоп» и контроля за разметкой.



❖ Раздельная климатическая установка «Мазды» работает отменно, пользоваться ею удобно.



❗ На передних сиденьях «Хёндай» не очень уютно – явно хуже, чем в «Мазде» и «Фольксвагене».



❗ Тесно, потолок вплотную над головой. Во втором ряду в ix35 тоже не комфортно.



❗ Водительское сиденье «Рено» просторно и удобно, но спинка коротковата и боковой поддержки не хватает.



❗ Невзирая на откидные столики для задних пассажиров, «Колеос» оказался слишком тесным.



❗ Спортивные сиденья с кожаной отделкой (опция) отлично подошли «Тигуану».



❗ И здесь: в «Тигуане» хорошо, но в «Мазде» лучше!



❗ В «Мазде» есть электропривод, подогрев – все, что нужно водителю.



❗ Шикарно здесь, конечно, не усядешься. Однако места во втором ряду вполне хватит даже для троих взрослых.

весьма кстати дополнительная регулировка. Фирменный классицизм нарушается лишь иногда – скажем, электромеханический ручник на такой машине вряд ли нужен, а символы на дисплее боркомпьютера мелковаты. Но когда устроился на сиденье, взялся за баранку, поставил ноги на педали, то все претензии отпадают: правильно сделано! Как надо. Если что-то мешает, так это правый пассажир, почему-то оказавшийся ближе, чем ожидаешь.

После строгого «Фольксвагена» устраиваюсь в просторном и мягком кресле «Колеоса». Почему спинка такая короткая? Зато по количеству серебристых вставок в интерьере «Рено» старается догнать «Хёндай». Но массивная и какая-то пустынная на фоне «корейца» передняя панель все же не дает ему шансов. Зато здесь отдельный климат. Здорово! Однако в режиме *Auto* стекла «Колеоса» на ходу почему-то иногда потеют. Да и управление климатической установкой со множеством мелких клавиш оставляет желать лучшего.

С навигацией и прочими функциями центрального дисплея дела обстоят очень неплохо: все понятно да еще русифицировано. Странно при этом, что информационный экран в приборной комбинации изъясняется исключительно по-французски. Но и с французским кроссовером легко найти общий язык. В конце концов, сидишь в нем не менее удобно, чем в ix35.

А вот и прямой соперник «Тигуана», при этом не лишенный яркости и индивидуальности. Только теперь, когда насиделся в салонах других машин, я могу по-настоящему ощутить достоинства «Мазды». Хороший запас пространства вокруг, высокое качество отделки, удачно спрофилированные кресла, удобные органы управления. В этой модели явно учитывали сильные и слабые стороны конкурентов. В результате у меня перед глазами



весьма наглядная комбинация приборов, логично устроенное управление отдельной климатической установкой, в кнопки которой легко попадаешь даже на тряской дороге. Но когда же руль «Мазды» освободят, наконец, от всевозможных клавиш! Джойстик на туннеле, призванный «дирижировать» «музыкой» и навигацией, тоже не понравился. Из других придинок – дешевый, явно не соответствующий стоимости машины звук затягиваемого ручника и бесполезная здесь в большинстве случаев система контроля за пересечением дорожной разметки (вдобавок она прибавляет к цене кроссовера определенную сумму).

И все же, несмотря на претензии, в CX-5 ощущаешь себя на удивление гармонично.

БЕНЗИНЫ ПРОТИВ ДИЗЕЛЕЙ

В дальней дороге рация – очень важный прибор для референсной оценки автомобилей. На ходу делимся впечатлениями: у кого-то затекла нога, другому мешает тугой, зажатый по усилию руль, третий жалуется на крены, раскачку и отсутствие спортивного режима в управлении коробкой.

Какой водитель самый молчаливый? Правильно, тот, у которого лучший автомобиль. Водители CX-5 и «Тигуана» были на редкость немногословны.

У «Мазды», правда, не все идеально. Первые 15–20 секунд после пуска ее мотор выдает какие-то странные, резкие звуки, но потом его тон внезапно меняется, словно и не было ничего. Хотя главное, конечно, не это. Сначала упрекаешь себя в излишней требовательности: автомобиль ведь новый, необкатанный, – однако показания на одометре растут, а «Мазда» всё так же озадачивает ленцой в характере, особенно при равномерном движении в потоке. Со светофора машина стартует отменно, разгоняясь

ЗАДНИМ ХОДОМ

Обзорность у современных автомобилей, в том числе кроссоверов, мягко говоря, не фонтан. Тяжелые, широкие стойки кузова, причудливые изгибы кузова создают широчайшее поле для внедрения парктроников и камер заднего вида. Обычно, выставляя экспертные оценки, мы не учитываем подобные опции, но в этот раз изменили обычным правилам.



❖ «Фольксваген-Тигуан» лучший по обзорности. А ведь камеры нет, только очень хороший парктроник с акустической и визуальной индикацией. И тем не менее большинство водителей признали «Тигуан» самым «прозрачным» на фоне остальных.

❖ Парковочная система «Колео» предупреждает громко, аж вздрагиваешь. Но визуальной индикации у него не предусмотрено. В целом ориентируешься неплохо, но все равно присутствует чувство отстраненности от реальных событий. Третий результат.



❖ В дорогой комплектации «Мазды CX-5» имеется не только парктроник, но и камера заднего вида с четко прорисованными зонами. Она, конечно, чувствительна к грязи (временами приходится брать в руки салфетку), но парковаться с ней гораздо удобнее. Хороши наружные зеркала, хотя стойки кузова слишком массивны, особенно передние.

❖ «Хёндай-ix35» таков, что, невзирая на парковочные системы, работающие, кстати, очень неплохо, все в один голос утверждают: ощущения, как в танке.





❗ Автомат «Хёндай» работает отменно – быстро и четко.

❗ Автомат CX-5 удивляет не только быстродействием, но и экономичностью. Мог быть достоин эпитета «образцовый», если бы не слишком ранний переход к высшим передачам.



❗ В «Рено» почти стандартный для современных автомобилей джойстик управления дополнительными системами, в том числе навигацией.

❗ Электронный ручник в «Фольксвагене» – устройство отработанное. Но вот не нравится, и всё тут.



весело, с огоньком, но чуть отпустил педаль – и коробка мигом переходит к высшим, экономичным передачам. За плечами словно появляется прицеп, из-за которого отклики на акселератор тяжелеют, появляются запаздывания, а педаль будто теряет чувствительность. Конечно, можно снова надавить на газ от души – и тогда CX-5 вновь станет озорным и быстрым, а двигатель и автомат будут понимать друг друга с полупамятки. Но подобная двойственность характера в повседневной жизни явно неудобна.

Зато в остальном кроссовер удался. Прекрасные тормоза, отменная шумоизоляция: в салон не проникают лишние шумы. Рев мотора остается где-то там, в глубине тщательно изолированного подкапотного пространства. Добавим в этот список настройку подвесок: отменная управляемость сочетается с хорошей плавностью хода. «Мазда CX-5» уверенно и надежно ведет себя даже на изрытой весенними ямами дороге. Четкие реакции, сбалансированное поведение – давно в стане недорогих «паркетников» не попадалось столь удачно настроенное шасси.

А что «Тигуан»? Он по-прежнему силен именно в ездовых дисциплинах. Двигатель и коробка взаимодействуют идеально, иногда даже сомнения берут: вдруг вместо обычного автомата нам сосватали роботизированную DSG? После двойственных реакций «Мазды» на педаль газа в «Фольксвагене» наслаждаешься его безоговорочной жизнерадостностью. Хорош и акустический комфорт. Выверена



❖ В «Хендай» полноразмерная запаска – здорово!

❖ При скромных размерах багажник «Тигуана» очень правильной конфигурации. Но и здесь под полом докатка.



❖ Как в «Рено» поместилось полноразмерное запасное колесо? Не понимаем!

❖ Рекордным по размеру багажником CX-5 можно гордиться. Но под фальш-полом нашлась лишь докатка.



управляемость, чего, правда, не скажешь о тормозах. После «Мазды» тормозная педаль «Фольксвагена» кажется слишком инертной. Не столь идеальны на неровностях и подвески: излишне жесткие, они ощутимо потряхивают там, где «японец» пролетал играючи. Так что приходится «Тигуану» попенять: он не во всем идеален.

Следующая пара – борьба противоположностей. Мягкий, сваливающийся в крены «Колеос» явно не любит резких движений рулем. Для обычного потребителя эти особенности могут остаться незамеченными, если он перед этим не ездил на «Мазде» или «Фольксвагене». Те управляются ничем не хуже обычных легковых машин, а «Колеос» все делает не спеша и создает впечатление, будто управляешь автомобилем раза в два крупнее. Зато какие у «Рено» подвески!.. В этой номинации у него соперник один – «Мазда». Шасси «Рено» готово глотать любые неровности. Только злоупотреблять скоростью при этом не стоит – раскочка кузова становится совсем некомфортной.

По солидному нарастанию крутящего момента на старте сразу чувствуется дизельная сущность мотора «Рено». Низкие, средние обороты ему по душе. Ускоряется «Колеос» образцово, да и акустический комфорт в целом хороший. Но когда возникает желание пришпорить машину, появляются запаздывания – не дано ему быть резким и темпераментным.

После французского флегматика его главный ценовой соперник

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	HYUNDAI ix35	RENAULT KOLEOS	VW TIGUAN	MAZDA CX-5
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм:				
длина/ширина/высота/база	4410/1820/1660/2640	4520/1855/1710/2690	4433/1809/1703/2604	4555/1840/1670/2700
колея спереди/сзади	1591/1592	1545/1550	1569/1571	1585/1590
Объем багажника, л	591	450/1380	470/1510	403/1560 (VDA)
Радиус поворота, м	5,8	5,8	5,9	5,9
Масса снаряженная/полная, кг	1415/2030	1709/2300	1679/2260	1455/2045
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3	12,3	10,7	9,8
Максимальная скорость, км/ч	176	180	182	187
Топливо/запас топлива, л	A95/58	ДТ/65	ДТ/64	A95/58
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,6/6,8/8,2	8,8/6,2/7,1	9,2/5,9/7,1	8,2/5,9/6,7
Выбросы CO ₂ , г/км	187	166	164	157
ДВИГАТЕЛЬ				
Расположение	бензиновый	дизельный	дизельный	бензиновый
Конфигурация/число клапанов	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Рабочий объем, см ³	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Степень сжатия	1998	1995	1968	1997
Мощность, кВт/л.с.	10,5	15,6	16,5	14,0
Крутящий момент, Н·м	110/150 при 6200 об/мин	110/150 при 4000 об/мин	103/140 при 4200 об/мин	110/150 при 6000 об/мин
	197 при 4600 об/мин	320 при 2000 об/мин	320 при 1750–2500 об/мин	208 при 4000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A6	A6	A6	A6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,16/2,58/1,77/1,37/1,00/0,78/3,50	4,20/2,41/1,58/1,16/0,86/0,69/н.д.	3,95/2,30/1,56/1,16/0,86/0,69/3,42	3,55/2,02/1,45/1,00/0,71/0,60/3,89
Главная передача	3,65	3,57	3,81	4,62
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/55R18	225/55R18	235/55R17	225/55R19

ЭХ, ЗАГРУЗИМ!

Они ведь не только кроссоверы, но и универсалы. А значит, должны уметь быстро складывать сиденья и возить среди прочего длинномеры.



❖ Лидеров в этой номинации два. «Мазда», в которой прямо из багажника можно легким движением частично или полностью трансформировать

салон, показалась все же более удобной. Задний диван раскладывается, образуя практически ровный пол.

❖ «Колеос» тоже не промах. Вот только откидывающаяся в горизонтальное положение нижняя часть двери затрудняет доступ в багажное отделение.

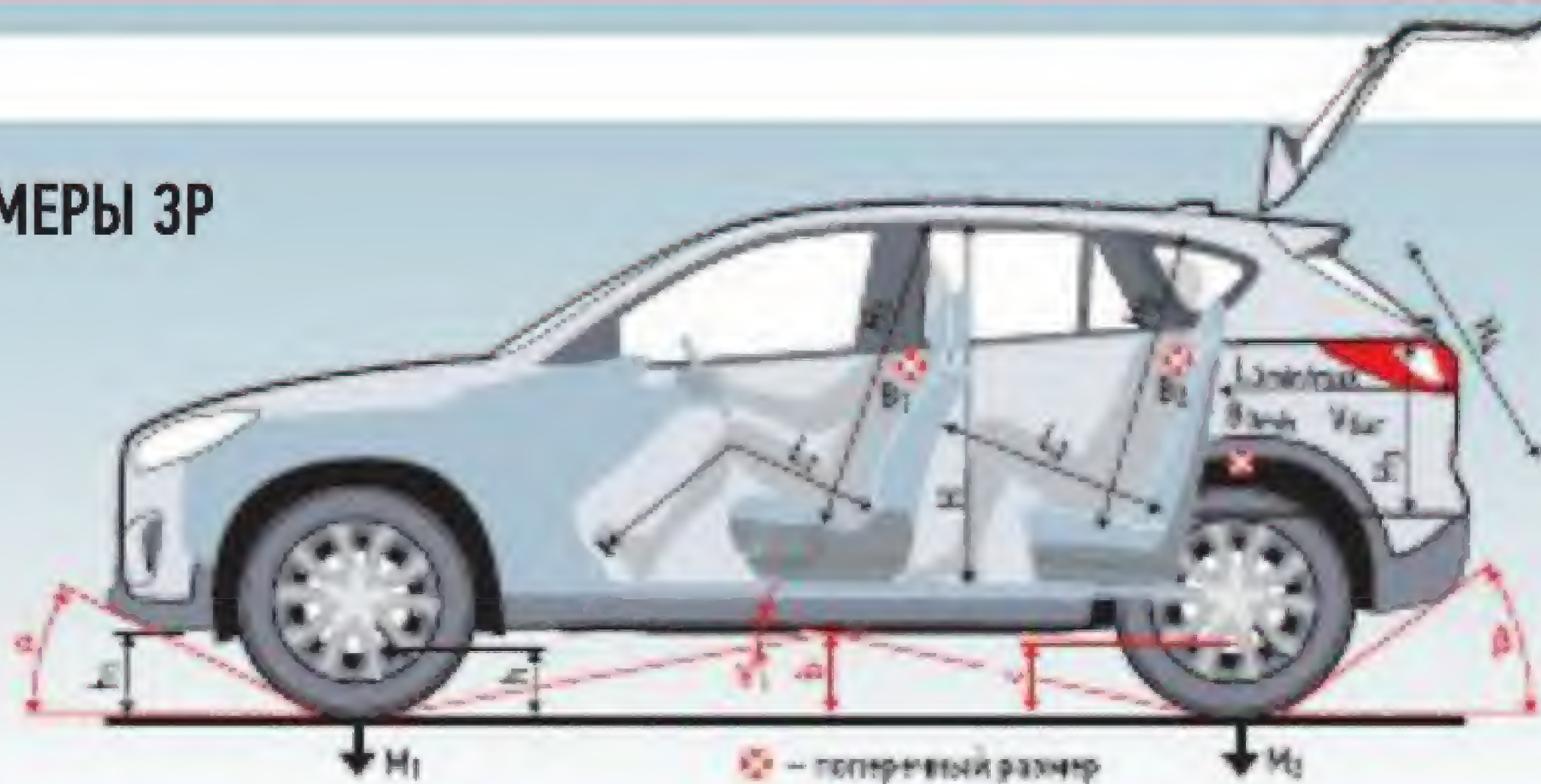


❖ У «Тигуана» самый скромный багажник. Вдобавок откинутые спинки не ложатся вровень с полом. Да и пачка паркетной доски никак не умещается поперек. Четвертый результат.



❖ В «Хёндай-ix35» трансформация дивана традиционна: чтобы распустить замки, надо обязательно забраться в салон.

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L ₁ мм	L ₂ мм	H мм	H ₁ мм	H ₂ мм	B ₁ мм	B ₂ мм	L _{3min/max} мм	B _{3min} мм	H ₃ мм	H ₄ мм	V _{баг.} л	M ₁ кг (%)	M ₂ кг (%)	M (M ₁ +M ₂) кг	h мм	h ₁ мм
HYUNDAI ix35	945–1185	665–900	1230	1030	980	1460	1390	900/1880	1015	400	880	316	908 (57)	676 (43)	1584	180	330
RENAULT KOLEOS	960–1135	600–845	1225	1035	970	1420	1410	765/1830	1075	425	730/975	380	1122 (61)	727 (39)	1849	180	285
VW TIGUAN	980–1175	585–805	1270	1050	990	1415	1335	815/1690	1005	480	855	284	1010 (59)	711 (41)	1724	180	310
MAZDA CX-5	975–1155	620–885	1235	1035	1000	1445	1390	950/1810	1050	480	910	396	895 (56)	696 (44)	1591	210	280

«Хёндай-ix35» приятно удивляет собранностью на дороге (но только на ровной). Отличный, бойкий двигатель, к нему в придачу чуткая и быстрая (ну, почти как у «Фольксвагена») коробка передач. Управляемость точная, автомобиль поначалу даже удивляет стремительностью реакций. Тормоза описал бы одним словом: эффективные. Если никогда не съезжать с ровного асфальта, посетует разве что на слишком зажатый и «искусственный», по ощущениям, руль. Шумный двигатель, чей звук безапелляционно врывается в салон при разгоне, тоже можно вписать в недостатки. Как и неважную обзорность.

Едва хорошее шоссе закончилось, корейский кроссовер будто подменили. Жесткие подвески принялись шумно лязгать на каждой колдобине, машину затрясло так, что подумалось: еще чуть-чуть – и от нее начнут отлетать куски. Вышколенная управляемость куда-то исчезла в один миг, уступив место вялым реакциям и шараханью из стороны в сторону. Такой резкой смены поведения мы просто не ожидали. И шустрым мотором этот недостаток явно не компенсировать.

ОДНОГО ПЛЕМЕНИ?

Ну вот, похоже, всё расставили по местам. Заполнены протоколы, обсуждены и выставлены оценки. Лидеры – «Мазда CX-5» и «Фольксваген-Тигуан». Но кто же первый?

«Мазда»! Может, здесь повлияли личные симпатии автора, но новый японский кроссовер действительно оказался лучшим. Он просторный, удобный, комфортный и имеет отличный баланс ездовых качеств. Главный недостаток – приоритет экономичности, заложенный в настройки мотора и коробки передач. Из-за этого «Мазде CX-5» немного не хватает сумасшедшинки в характере.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры «За рулем»)

Модель	HYUNDAI ix35	RENAULT KOLEOS	VW TIGUAN	MAZDA CX-5
Просвет, мм				
a*	180	180	180	210
b	200	220	230	220
c	200	210	200	220
Угол, градусы				
α	26,5	26,0	32,0	21,4
β	28,5	31,0	32,0	28,6
γ	17,0	18,0	19,5	18,0

*a = h.

Раскрывая новые
горизонты стиля

CLUB
Lounge



Инновационная пачка
и темная сигаретная бумага
табак высшего качества
в оригинальном исполнении



* Папка
** Во всем мире



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Правильность, возведенная в ранг закона, – это «Фольксваген-Тигуан». Классный автомобиль: быстрый, послушный, удобный. Но новичок оказался немного удачнее.

«Рено-Колеос» заработал третье место. Ему не хватает характера (особенно в управляемости), но берет свое

очень неплохим комфортом.

«Хёндай-ix35» на фоне конкурентов показался странным малым. Ему недостает прежде всего сбалансированности ездовых настроек (особенно на разбитой дороге), а это качество, сами понимаете, для кроссовера далеко не последнее.

ЗР

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
HYUNDAI ix35	8	8	7	8	7	8	9	9	8	7	7	8	8	8	8	7,9
	+	Стильный, хорошо оснащенный интерьер, удобная посадка, отличные разгонная динамика и тормоза, функциональный багажник.							–	Тесен сзади, посредственные обзорность, плавность хода и шумоизоляция, неоднозначная управляемость.						
RENAULT KOLEOS	8	8	8	8	7	9	8	8	7	8	9	7	9	8	8	8,0
	+	Просторен спереди, неплохо оснащен, вместительный багажник, разнообразные возможности трансформации, хорошие плавность хода и акустический комфорт.							–	Тесен сзади, бесхарактерная управляемость, странная работа климатической установки.						
VW TIGUAN	9	8	9	8	8	8	9	8	9	9	8	8	9	7	7	8,3
	+	Функционален, удобен для водителя и пассажиров, сбалансированные ездовые возможности, хорошая обзорность, отменные акустический комфорт и климатическая установка.							–	Жестковат на неровностях, самый скромный багажник.						
MAZDA CX-5	9	8	8	9	9	9	8	9	9	9	9	8	9	8	7	8,5
	+	Водителю и пассажирам удобно, отменные тормоза, управляемость, плавность хода, акустический комфорт и работа климатической установки.							–	Настройки тандема двигатель-коробка не идеальны.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Сергей Воскресенский:

«Двигатели разные, зато трансмиссии схожие – автоматы. Ну как не сравнить машины по экономичности?! Уточнение: погода в день пробега была отвратительной – снег, метель; систему «старт-стоп» на «Мазде» мы отключили. Средний расход за 400 км: «Фольксваген-Тигуан» – (дизель) 7,5 л/100 км, «Рено-Колеос» (дизель) – 8,8 л/100 км, «Мазда CX-5» (бензин) – 9,3 л/100 км, «Хёндай-ix35» (бензин) – 9,7 л/100 км.

Автомобиль с душой



Высшая степень безопасности для
пассажиров-детей по результатам
краш-тестов Euro NCAP



Реклама. Товар сертифицирован.



SUBARU

Уверенность в Движении

SUBARU XV

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ SUBARU

8-(495)-788-0404

8-(800)-555-0020

Инженеры Subaru создали незаурядный автомобиль – стильный кроссовер XV. В его душе всегда находитесь Вы, а в его сердце – оригинальные японские технологии Subaru. Он наполнен заботой о максимальной безопасности и комфорте. При любом стиле вождения с ним легко найти общий язык, словно с близким другом. Общение с новой XV подарит Вам новое душевное состояние, уверенность и уют. А в стремлении к цели XV всегда поможет идти вперед. Новый Subaru XV – автомобиль с душой!

www.subaru.ru



Отзывы на дороге



ЦЕНА ВОПРОСА

Скоро на нашем рынке появится новинка от «Шевроле» – седан среднего класса «Малибу». Поездив на автомобиле, **Максим Сачков** предположил два варианта дальнейшего развития событий, связанных с продажами этой машины в России. Фото автора и «Шевроле».

С того времени, как возникла конкуренция, одним из ключевых параметров выбора той или иной вещи стал показатель «цена-качество-возможности». Вспомнил об этом, будучи в Южной Корее на тесте «Шевроле-Малибу» (тут его продают с осени прошлого года), когда заскочил в супермаркет электроники. Естественно, большая часть аппаратуры – местного производства, и покупатели предпочитают именно ее японским брендам. Неудивительно: при сравнимых функциях и качестве корейская техника дешевле в два-три раза.

Маркетологи пока не раскрывают стоимость «Шевроле-Малибу». Хотят приятно удивить? А может, наоборот, боятся отпугнуть потенциальных покупателей? Цена станет известна ближе к началу продаж, которые в России стартуют в конце лета. Зато качество, уровень оснащения, ездовые характеристики могу оценить прямо сейчас: новая модель с крестом на радиаторной решетке у меня в руках.

Но как быть с ценниками? Ведь судить о том, что хорошо, а что плохо, можно лишь в привязке к определенному ценовому уровню: недостатки, вполне простительные бюджетному

авто, абсолютно неприемлемы в более дорогих машинах. Что же, рассмотрим два варианта: в одном случае «Малибу» стоит дешевле миллиона рублей, в другом – дороже.

НАДО БРАТЬ!

Седан бизнес-класса дешевле миллиона – это можно назвать неплохой заявкой, даже не вникая в детали. К тому же в базовой комплектации 2,4-литровый двигатель с современным и экономичным шестиступенчатым автоматом. На 400-километровой отрезке от Сеула до Пусана – второго по величине города и самого большого порта Кореи, расположенного на юго-востоке полуострова, – этот дуэт показал себя неплохо. Коробка плавно и расторопно перебирает передачи, а двигатель сообщает машине пуск не реактивное, но вполне приемлемое даже на скоростной трассе ускорение. А как тихо! Шелестящий голос двигателя не напрягает слух даже на высоких оборотах. Минуточку, откуда этот настойчивый вой – шины или аэродинамические

шумы? Ни то ни другое: причина в специфическом покрытии, которое лучше отводит воду во время сильных дождей и не дает водителям задремать за рулем. А это несложно: корейские автобаны здорово расслабляют, ведь по качеству они едва ли уступают европейским. Но вот «Малибу» вырывается на выглаженный участок – и в салоне вновь наступает тишина.

Привычным движением перевел селектор автомата в ручной режим... и распрощался со стереотипами. Интересно, чей воспаленный мозг придумал такую конструкцию для ручного переключения? Передачи гоняют клавишей, расположенной на макушке рычага. Всякий раз приходится опускать глаза, чтобы попасть в нужную позицию.

Предлагаете воспользоваться подрулевыми лепестками? Увы, их нет ни в одной версии. Поэтому я вернул селектор в «драйв» и успокоился.

Дороги и впрямь внушают доверие и вызывают зависть. Но как на таком покрытии оценить плавность хода? Впрочем, на нашем пути все-таки встретилось несколько участков с выкрошенным асфальтом. Подвеска не подкачала, комфортно отработав неровности. Даже и придаться особо не к чему, разве что шумновато шлепает на кочках и ямках. Впрочем, за такие-то деньги... Тут впору упрекнуть самого критика, нежели автомобиль.

Опять-таки помня горящие цифры на ценнике, не резон ворчать и на водительское место. Сиденье

не впечатляет рельефными формами, но несколько сотен километров в нем не критичны для анатомии. Приборы на месте, органы управления понятны и расположены логично, а что верхняя кромка ветрового стекла висит почти на бровях водителя и переднего пассажира – к этому быстро привыкаешь. Зато по той же причине взгляд волея-неволей цепляется за элементы интерьера. В целом всё смотрится вполне гармонично и даже не без изюминки. Взять хотя бы светящуюся полосу, опоясывающую кокпит, – симпатично, но не вычурно.

ДА ЗА ТАКИЕ ДЕНЬГИ...

Когда цена подбирается к магической семизначной цифре, а тем более



❖ Интерьер прорисован не без старания и фантазии. Любопытная форма двухэтажной приборной панели, удобно лежащий в руках трехспицевый руль, который «Шевроле» делит с моделями «Опеля», оставляют в целом приятное впечатление.

❖ Оригинальное и непривычное решение: в ручном режиме скорости переключают клавишей на селекторе автомата. Пробовал и большим пальцем, и указательным – не понравилось ни так, ни этак.



❖ В дорогих версиях между спидометром и тахометром появляется цветной дисплей. На него можно вывести показания маршрутного компьютера и подсказки навигации.

❖ Удобный тайничок под дисплеем на центральной консоли «Малибу» позаимствовал у компактвэна «Орlando». В нем спрячется, например, стопка компакт-дисков или смартфон с зарядкой. Кстати, ни 7-дюймовый экран, ни USB-вход, ни кнопки управления на руле в базовую комплектацию не входят.



переваливает за нее, недостатки начинают выпирать на передний план.

Руль регулируется лишь в одной плоскости! Пускай только в самой дешевой комплектации, но это же не бюджетная малолитражка, а среднеразмерный седан, причем новейшей модели. Водительское сиденье без регулировки по высоте, – лучше бы сэкономили на центральном подлокотнике. И кондиционер в таком автомобиле – как дешевые ботинки к дорожному костюму: почти у всех конкурентов климат-контроль, причем, как правило, отдельный. И за эту машину просят миллион?

Конечно, далеко не у всех одноклассников в базе двигатель 2,4 л да еще и автомат. С другой стороны,



• «Малибу» – одна из самых длинных машин класса, но объем багажника далеко не рекордный – 460 л. У конкурентов и полтыщи литров не редкость.

• Ближайшими конкурентами «Шевроле-Малибу» будут «Киа-Оптим» и «Хёндай-Соната». Хотя не исключаются также японские и европейские модели в наиболее скромных комплектациях.

для «Малибу» ничего иного и нет. Лишь в начале следующего года обещают 2-литровый дизель с такой же коробкой и, возможно, еще с шестиступенчатой механикой. Так долго ждать многие покупатели не согласятся. Да и бензиновый мотор хотелось бы мощнее, язык не поворачивается назвать 170-сильный двигатель топовым для авто среднего класса.

Салон выделяется не только любопытными дизайнерскими находками, но и качеством материалов. Причем в первую очередь бросается в глаза нелогичное соседство вполне добротных пластиков с откровенно дешевыми. Например, центральную консоль, сделанную из жесткой и невзрачной пластмассы, не хочется



На правах рекламы

BANK 2Ru
ТВОИ ПРАВИЛА

Банк – ТГТКрылатое агентство «Вестфил». Дата регистрации 30.10.1996 г. Лицензия Банка России № 625 от 13.09.2010 г.

- Процентная ставка на всю сумму 10,5% годовых в рублях
 - Никаких ограничений на минимальные суммы и сроки
 - Снимай деньги, когда хочешь.
- Без потери процентов

Открой свой **тВклад**
Сберегательный счет без ограничений

10,5% годовых
в рублях

8-800-100-9434

тВклад – вклад с режимом «до востребования». Вклад открывается в пакете продуктов Банк Т.Директ. Минимальный первоначальный взнос и неснижаемый остаток 1 руб., пополнение и истребование средств без ограничений, выплата процентов ежемесячно. Ставка действительна по состоянию на 01.02.2012 г. Подробные условия вклада на сайте.



На заднем сиденье дядям Степа́м особо не разгуля́ться – там будет комфортно только людям среднего роста.

CHEVROLET MALIBU – СЕРЕДНЯЧОК В СРЕДНЕМ КЛАССЕ. ВЫВЕСТИ ЕГО НА ВЕДУЩИЕ ПОЗИЦИИ МОЖЕТ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ЦЕНА. ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ НОВИЧКУ ДОСТАЛСЯ ЭТОТ КОЗЫРЬ.

ни видеть, ни трогать. А вот приборная панель, обивки дверей мягкие и приятные на ощупь.

За комфортную подвеску придется расплачиваться управляемостью. Ощутимые крены не пугают, но и точности управлению не добавляют. С ростом скорости становятся все более явными приседания то на один, то на другой бок, – рулить приходится

осторожно. Как и пользоваться тормозами. Опять-таки никакого криминала нет, им бы просто добавить цепкости.

РЫНОК РАССУДИТ

Принципы торговли не меняются на протяжении веков: продавец хочет подороже сбыть товар, а покупатель – выгоднее приобрести. Однако современный рынок требует быстрых

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Chevrolet Malibu	
	2.4	2.0 D
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4865/1855/1465/2737	
колея спереди/сзади	1583/1585	
Объем багажника, л	462	
Снаряженная масса, кг	1590	н.д.
Топливо/запас топлива, л	A95/70	ДТ/70
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,8	н.д.
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см ³	2384	1998
Степень сжатия	н.д.	16,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	125/170 5800	120/163 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	230 4600	360 2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	A6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	225/55R17	245/45R18

и безошибочных решений, иначе не избежать финансовых потерь. По этой причине маркетологам «Шевроле» надо попасть с «Малибу» в точку. Конкуренция в классе жесткая, и цена играет важную, если не ключевую, роль. От цифр на ценниках будут напрямую зависеть объемы продаж этого автомобиля. Главное – не ошибиться.

ЗР

На правах рекламы

Вклад на срок

2 3 4 5 6 9 12
месяцев

11%

годовых в рублях

+ Интернет-банк
+ Карта MasterCard

ИЛИ

найти на: www.2Tbank.ru

Вклад на срок в рублях РФ: минимальная сумма Вклада 50 000 руб., ставка 11% годовых, при сроке Вклада 12, 18, 24, 36 месяцев. Выплата процентов – ежемесячно, капитализация процентов по выбору Вкладчика. Возможность пополнения Вклада, минимальная сумма пополнения – 50 000 руб., льготные условия досрочного расторжения. Специальные условия для Клиентов Банка при открытии и пополнении Вклада через систему Интернет-Банк.



ПОГОВОРИМ ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Линия DS, начатая хэтчбеком на базе «Ситроена-С3», оказалась успешной. Ее продолжили сразу двумя моделями, познакомиться с которыми довелось **Сергею Канунникову**. Фото автора и «Ситроен».

Францию можно пламенно любить или иронизировать над ее национальными особенностями. Впрочем, одно другому не мешает. Здесь часто получаешь не то, чего ждешь. Скажем, номер четырехзвездочного по парижскому счету отеля оказывается тесным, как заднее сиденье компактного хэтчбека, аляповатые лампы а-ля «бедный Людовик» светят условно – читать невозможно, в довершение не работает телевизор. Но, осмотревшись, находишь во всем этом определенный шарм. Главное – сохранять позитивный настрой. Не правда ли?

ИНОХОДЕЦ

Нет-нет, в «Ситроене-DS4» все работает, хотя кое-что – своеобразно... Но тех, кто нарисовал этот автомобиль, зовут дизайнерами по праву! Можно написать целый трактат о впадинах, перегибах и выпуклостях кузова и салона. Смотрится достойно родины Буше и Ренуара.

Правда, иногда форма все же давит на содержание. Хотели получить машину, похожую на купе? Извольте. Но перед тем, как усаживаться сзади, посоветуйтесь с невропатологом, а может, и с ортопедом. Там место определено только для детей.

Спереди куда удобнее и эргономичнее, несмотря на пугающе-авангардный вид, продумана грамотно. Разве что к навигации привык не сразу. Да и пижонский, урезанный снизу руль – сомнительное достоинство.

Подчеркивают: кожу для интерьеров машин серии DS дают отборные баварские бычки (надо думать, немцам, как всегда, достались вкусные сосиски). Отделка, подгонка деталей хороши. Правда, под кожу подложили что-то уж очень жесткое. Впрочем, можно и не трогать – при таких-то ездовых возможностях водителю будет чем заняться. Но как все это будет жить



Смотрите видео
www.zr.ru/a/423736

на наших дорогах? Не задремлет ли в мольбе о бархатных шоссе при столь жестком, не по-французски бескомпромиссном характере?

Подвеска такова, что даже на улицах Парижа DS4 прыгает, как провинциальная лошадка д'Артаньяна, а дорожки в сотне километров от столицы и вовсе кажутся куда хуже, чем есть на самом деле. Машина, правда, на 19-дюймовых колесах (в российской спецификации будет максимум 18 дюймов), но дело явно не только в этом.

Бесспорно, «Ситроен-DS4» по-своему гармоничен: 200-сильный мотор (другого попробовать

не довелось) и шестиступенчатая коробка передач с короткими и четкими ходами рычага позволяют ехать, смело раскручивая мотор. Или, напротив, спокойно – на шоссе переходя на шестую уже на 80 км/ч. Эффективны, хотя и резковаты тормоза. Педаль сцепления тяжелая. Подпекает всему рык выхлопа, который, боюсь, верст через пятьсот утомит. А поклонники энергичных маневров оценят острый, информативный руль. Подозреваю, однако, что в колеях российских автострад машина поведет себя нервно. Но это французам объяснить сложно, даже зная язык.



С БОЖЬЕЙ ПОМОЩЬЮ

«Слово» DS в языке «Ситроена» появилось в 1955-м, когда дебютировал знаменитый седан, поразивший публику авангардным дизайном, применением пластика и алюминия в кузове, гидропневматической подвеской. Французы, любящие все возвышенное, прозвали машину «богиней» – за необычные дизайнерские и инженерные решения и звуковую аналогию между DS и deesse. Модернизируя, DS выпускали 20 лет, изготовив почти полтора миллиона машин. Еще около четверти века фирме понадобилось, чтобы возродить легендарное имя на современной основе.



«Ситроен-DS4»



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Citroen DS4		
	VTI120	THP150	THP200

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм: длина/ширина/ высота/база	4276/1810/1523/2612		
колея спереди/ сзади	1531/1528		
Объем багажника (VDA), л	385/1021		
Снаряженная/ полная масса, кг	1280/ 1755	1359/ 1795	1391/ 1820
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	9,0	8,4
Макс. скорость, км/ч	193	212	235
Топливо/запас топлива, л	A95/60		
Расход топлива: городской/загород- ный/смешанный цикл, л/100 км	8,3/5,0/ 6,3	10,6/6,0/ 7,7	8,4/5,2/ 6,4

ДВИГАТЕЛЬ

Расположение	бензиновый		
Конфигурация/ число клапанов	спереди поперечно		
Рабочий объем, см ³	P4/16		
Степень сжатия	1598		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	11,0	н.д.	н.д.
Крутящий момент, Н·м при об/мин	88/120 6000	110/150 6000	147/200 5800
	160 4250	240 1400	275 1700

ТРАНСМИССИЯ

Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5	A6	M6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые		
Размер шин	205/55R16; 225/45R17; 225/40R18	225/45R17; 225/40R18	225/40R18

❖ Цвет под-
светки приборов
DS4 можно
менять.
Голубой – наи-
более резкий,
самый при-
ятный – белый.
Впрочем, дело
вкуса.

❖ Руль
перегружен
кнопками, усе-
ченная нижняя
часть – сомни-
тельное
с точки зрения
удобства
пижонство.



❖ Задние сиденья,
считай, детские.
Взрослому влезать-
вылезать – мучение,
а если все же усел-
ся, ступни девать
некуда.

❖ Органы управле-
ния расположены
грамотно. А вот
двухзонный климат-
контроль работает
не идеально –
то явно перегревает
салон, то недогрева-
ет. Впрочем, в авто-
мобилях такого
класса это довольно
частое явление.



Спортивный автомобиль? Наверное. Но тогда сделали бы кресла поглубже да с таким обхва- том, чтобы не сползать со скользкой кожи в быстрых поворотах. А как воспринимать 120-сильную модифи- кацию с механикой и 155-сильную с автоматом? Цены на «Ситроен-DS4» внушительные: самый дешевый обойдется в 757 000 рублей, моди- фикация со 155-сильным двигателем

стоит от 861 000, а версия с мотором в 200 сил – от 1 107 000 рублей.

Создатели машины называют ее конкурентами БМВ 1-й серии и «Ауди-А3»! Ну что же, мы их за язык не тянули...

НА ВКУС И ЦВЕТ

Знакомы с французской кухней? На огромной тарелке, гордо вносимой чопорным официантом, скорее всего,

CR-V SPECIAL EDITION*

Безупречное сочетание

Универсальность кроссовера + Комфорт и динамика седана

Заводская тонировка + Элегантная отделка «алькантара»

Литые диски 18" Phantom + Высокоточные датчики парковки**

от 3,9% КАСКО!

При покупке CR-V SE до 30 июня 2012,
предложение ограничено.



Время решительных действий. Время CR-V SE

Зеленый КАСКО от 3,9% снижает фактические затраты покупателя (проект от стоимости автомобиля) на страхование по КАСКО нового автомобиля Honda CR-V 2012 года производства, приобретенного у авторизованного дилера Honda в России, сроком на 1 год, при условии, что возраст владельца на момент заключения и управления, старше 30 лет и его стаж вождения — более 3 лет и соответствующих параметров, включенных на расчет тарифа. Условие предоставления и наличия возможности расчета тарифа необходимо уточнить у страховой компании в Восток Репорта. Страхование по программе Honda Insurance реализуется ОАО ОН «Альянс» (лицензия ОСВР от ИРО 090 770, тел. +7 (495) 251 81 53, www.oh.ru), а также иными страховыми компаниями, в том числе по выбору страхователя.

Условие страхования при этом могут отличаться от заявленных выше, в зависимости от выбранной страховой компании. Потребитель оставляет за собой право вносить изменения в программу страхования без предварительного уведомления.

Данная информация не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ). Условия программы Honda Insurance могут быть изменены в случае изменения процентных ставок партнерами.

Программа действует с 15 июля по 30 июня 2012 года при условии наличия новых автомобилей Honda CR-V 2012 года производства у продавца.



Honda Insurance™
Оптимальное решение страхования

*Специальная серия

**Предоставление оборудования осуществляется на основании заявления. За полной информацией обращайтесь к информационному центру.

***Страхование

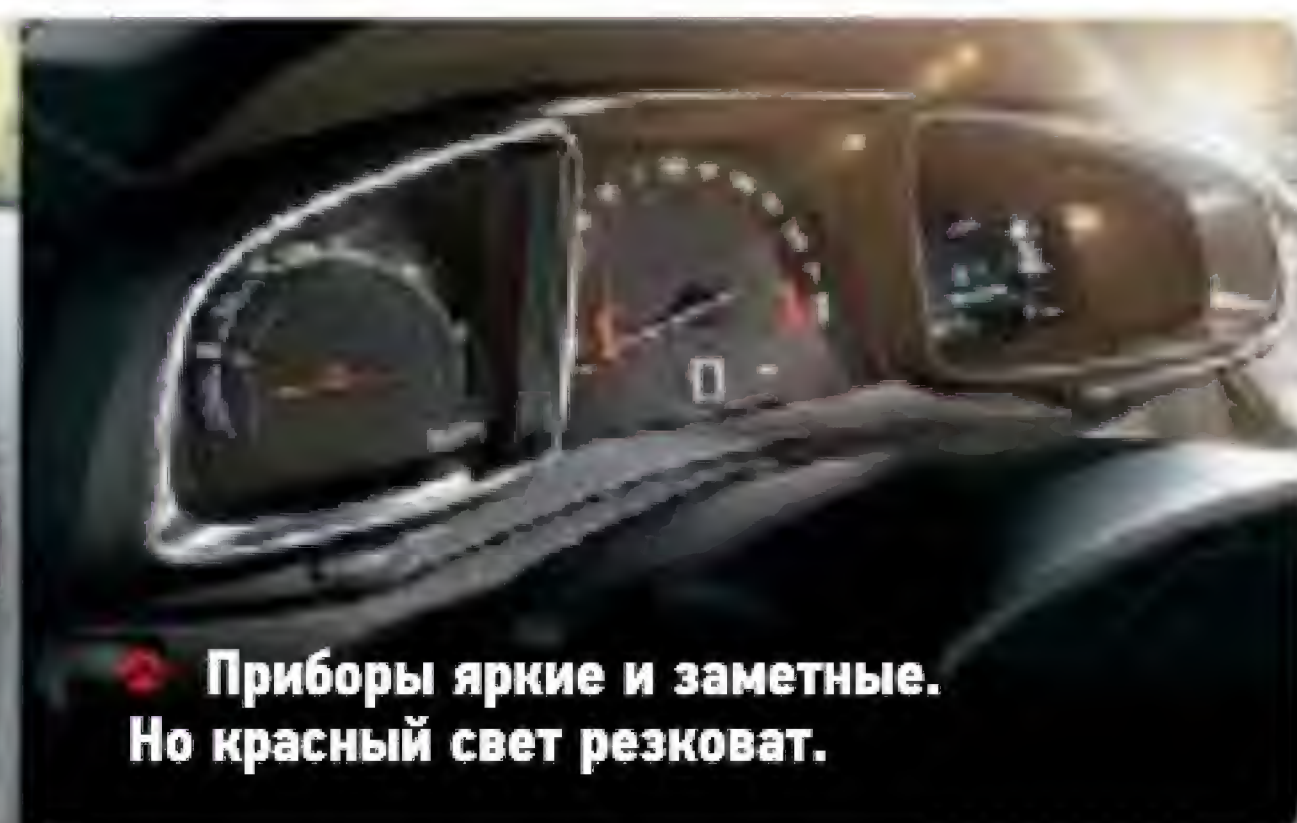
www.honda.co.ru



«Ситроен-DS5»



Стилисты «Ситроена» могут гордиться такой работой. Уютно, нарядно и удобно – хорошее сочетание. Справа от руля очень красивые часы. Жаль, бликуют даже в неярком свете.



Приборы яркие и заметные. Но красный свет резковат.



Эстетики ради кнопки стеклоподъемников перенесли на туннель между креслами. Привык быстро.



Сзади сидеть достаточно комфортно, да и дверь у «пятой» нормальная, не как у DS4.

окажется нечто поразительно маленькое и со своеобразным сочетанием вкусов. Многие от этого без ума, кто-то морщится и просит простецкий кусок прожаренного мяса.

«Ситроен-DS5» построен на платформе C4, но при этом явно больше его, заметно просторнее сзади, багажник вместительнее. Поэтому, а может, еще оттого, что кузов щедро украшен хромом, показалось: это

туристический, мягкий, комфортный хэтчбек. Ведь именно комфортом и плавностью хода десятилетиями славились «ситроены», в том числе легендарный DS из 1950-х, давший имя новой серии машин XXI века.

Но двигателя в 155 л.с. в сочетании с шестиступенчатым автоматом (в Россию планируют поставлять также дизельную версию) вполне хватает не только для туристической,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Citroen DS5	
	THP150	HDI160
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:	4530/1871/1505/2727	
длина/ширина/высота/база		
колея спереди/сзади	1575 (1582)/1599 (1609)	
Объем багажника (VDA), л	465	
Снаряженная/полная масса, кг	1420/2035	1540/2140
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	10,4
Макс. скорость, км/ч	202	211
Топливо/запас топлива, л	A95/60	ДТ/60
Расход топлива:		
городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,9/5,6/7,1	7,9/5,1/6,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см ³	1598	1997
Степень сжатия	11,0	17,6
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	110/150 6000	120/163 3750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	240 1400	340 2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	A6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/55R17; 235/45R18	235/45R18

—водка—
БЕЛАЯ
БЕРЕЗКА[®]
СОДЕРЖИТ БЕРЕЗОВЫЙ СОК

Природа русской души





В изобретательности дизайнерам не откажешь. Но важнее, что пользоваться всем этим удобно.



Под полом немаленького багажника DS4 есть ниша для запаски. Уже хорошо.



У DS5 вполне приличный багажник. Но дверь очень тяжелая.



Рисунок обивки сидений, по замыслу дизайнеров, должен вызывать ассоциацию с браслетом часов. Вызывать-то вызывает, но пыли в глубоких складках соберется немало.

ДУЭТ ДЛЯ ДИЗЕЛЯ И ОМА

Нынче гибридная модификация, закладываемая уже при проектировании модели, — хороший тон для большинства фирм. «Ситроен-DS5 Гибрид4» — прямой конструктивный аналог полноприводного «Пежо-508» (ЗР, 2012, № 4). Передние колеса приводит 163-сильный дизель, задние — электромотор. Водитель выбирает из четырех режимов. Можно проехать несколько километров без шума и дыма лишь на заднем приводе. Противоположность — режим *Sport*, в котором дизелю будет в меру своих максимальных 27 кВт помогать электропривод. В *Auto*, выдавая 20 кВт, он подключается при необходимости, а в варианте *4WD*, выдавая ту же мощность, работает постоянно.



ИЗЫСКАННЫЕ И НЕПРЕДСКАЗУЕМЫЕ, КАК ФРАНЦУЗСКАЯ КУХНЯ, НАРЯДНЫЕ, КАК МОДНИЦЫ НА ЕЛИСЕЙСКИХ ПОЛЯХ, — CITROEN DS4 И DS5 МЕЧТАЮТ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ТОНКИМ ЦЕНИТЕЛЕМ ВСЕГО НЕОБЫЧНОГО.

но и для вполне энергичной езды. Коробка работает мягко и споро, разве что при необходимости резкого ускорения на обгонах думает на мгновение дольше, чем хотелось бы. Но главное — «пятый» и на 18-дюймовых колесах практически такой же жесткий, как

«четвертый». При этом на дорожных волнах появляется еще и не очень понятная раскочка. Да и рулевое у DS5 менее чуткое, нежели у DS4. В околонулевой зоне руль «пустой», в поворотах я порой поддегивал штурвал, чтобы ощутить более тесную

связь с автомобилем. В общем, с этой моделью все непросто.

Российские цены на DS5 пока не объявлены. Но прикинуть несложно: в Западной Европе автомобиль дороже DS4 в аналогичной комплектации примерно на 13%.

В чем новым «ситроенам» не откажешь, так это в оригинальности и своеобразии. Очень французские изделия — как знаменитые пахучие сыры, безумно вкусные горячие багеты и отели с неповторимым парижским колоритом... **ЗР**

Не экономьте на эмоциях. Экономьте на топливе



Volkswagen Jetta. С инновационным двигателем TSI

Привыкайте к тому, что динамика может сочетаться с экономичностью.
Привыкайте заезжать на заправку гораздо реже. Инновационный двигатель TSI обеспечивает быстрый разгон и высокую максимальную скорость при значительной экономии топлива.
Volkswagen Jetta. Пора привыкать к хорошему.



Мощные и экономичные двигатели TSI
Инновационная коробка передач DSG



Volkswagen* –
Официальный Спонсор
Сборной России по футболу



Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru

*ООО «ВОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС»

WHEN I'M 64

За рулем нового «Хёндай-і30» **Дмитрий Федоров** вдруг задумался об обеспеченной старости. С чего бы? Фото автора.

ПЕСНЯ О ГЛАВНОМ

Право, я не знаю, с чего это взялось в моей голове, но после первой сотни километров езды на новом i30 все впечатления от машины слились в один приятный и сладкий мотивчик с кларнетным трио в тональности ре-бемоль мажор, исполненный Полом МакКартни. Помните?

*When I get older losing my hair
Many years from now
Will you still be sending me a valentine
Birthday greetings, bottle of wine?
If I'd been out till quarter to three
Would you lock the door?
Will you still need me, will you still feed me...*

И-и, позволим себе небольшую вольность,

...WHEN I BUY HYUNDAI?

Новый i30 – потрясающий автомобиль. Его салон продуман до мелочей, он обволакивает заботой, как отдельная палата в доме ветеранов партии (не спрашивайте какой). Не раздражающая глаза подсветка приборов, клавиш и дисплеев, качественная отделка, простор на передних креслах. Ничто не давит и не стесняет. Даже когда в крышу вмонтирован большой прозрачный люк. Сзади, кстати, в новой модели не так выгодно, как в уходящей, – несмотря на увеличенную длину

при неизменной колесной базе (вся прибавка пошла на багажник).

О продуманности интерьера i30 можно написать маленький трактат. Вот несколько характерных примеров не виданной мною ранее заботы. Автоматический режим климат-контроля (он, кстати, двойной, раньше в российских i30 подобной роскоши тоже не было) предлагает два варианта работы: обычный и мягкий. Последний – чтобы не продувало. И это не говоря о режиме *Auto* для всех стекол, ушках пола багажника, позволяющих кидать мелочь в подпол, не поднимая всю панель целиком, двух розетках на 12 вольт на передней панели и еще одной сзади, всевозможных входах для внешних источников музыки и даже нарочито крупных клавишах управления всем, чем только можно, на центральной консоли.

Мой i30 – в топовой комплектации «Элеганс», где у него максимум возможного



оснащения, вплоть до навигации с сенсорным дисплеем (пожалуй, управление ею – лучшее в классе), выскакивающей из-под эмблемы камеры заднего обзора (прямо как у «Фольксвагена»), пуска двигателя кнопкой и адаптивных передних фар. Кто бы мог подумать, что все эти вещи я когда-нибудь найду в хэтчбеке марки «Хёндай»! Лучшего набора опций я, пожалуй, не видел ни у одной модели компакт-класса. Более доступная версия «Комфорт» тоже впечатляет богатейшим списком оборудования. И какого! Электро-регулировки кресла водителя, датчик света, электромеханический ручник – топ-уровень предложений компакт-класса.

Но, черт возьми, сколько все это удовольствие будет стоить?! Судя по всему, немало. Особенно если учесть, как взлетела цена на новое поколение «Элантры», которое по оснащению, кстати, не превосходит i30, а кое в чем явно хуже. Например, для «Элантры» не предлагается ни клавишный ручник, ни электро-регулировка водительского кресла. Кстати, нынешний i30 не что иное, как «Элантра» без отдельного багажника. Но хэтчбек отделан с большим шиком, и, как мне кажется, к цене седана накинут тысяч этак пятьдесят – значит, максимальная цена i30 окажется на уровне 900 тысяч... А минимальная, с мотором 1,4 л, тысяч шестьсот пятьдесят...

Автомат на i30 в исполнениях «Элеганс» и «Комфорт», кстати, уже

в стандарте – еще одно явное указание на рыночное место этой модели. Автоматическая трансмиссия у i30 наконец-то стала шестиступенчатой и с возможностью полноценного ручного выбора передач, взамен устаревшей схемы с ограничением диапазона переключений. Прежняя, четырехскоростная коробка до последних дней была неплоха, но сегодня, на фоне разнообразных роботов с двумя сцеплениями и прочими вариантами интеллектуального управления изменением момента, ее возможности уже исчерпаны.

ВНУТРЕННИЕ РЕЗЕРВЫ

Спортивных подвигов от владельцев i30 вроде никто не ждет, хотя...

■ ПОСТАВЬ СЮДА ЭМБЛЕМУ «ОПЕЛЯ» ИЛИ «ФОРДА» – НИКТО НЕ ЗАМЕТИТ ПОДМЕНЫ.



Наиболее дорогие версии снабжены оптической комбинацией приборов.

Вот странный пример совсем вроде из иного мира – кнопка на руле, пиктограммой руля и помеченная. Если на «Форде-Фокус», скажем, для того, чтобы поменять настройки усилителя – сделать их более расслабленными или, напротив, ужесточить, – надо лезть в борткомпьютер, то на i30 достаточно нажатия кнопки. Первый раз встречаю столь прямолинейный подход к управлению характеристиками усилителя. На деле это совершенно бессмысленная опция. После 40 км/ч комфортные настройки сливаются со стандартными, а те уже изначально малоотличимы от спортивных. А через полчаса езды ты забываешь, что и когда включил. В любом режиме прозрачность руля и прогрессивность нарастания усилия здесь далеки от идеала. Даже несмотря на заднюю многорычажную подвеску, характер i30 лишен злости. Автомобиль мягок и безопасен, как покрытая ковром лестница, и начинает скользить

Вместе с русскоязычной навигацией в комплект добавляется камера заднего обзора.

передком задолго до того, как наступит реальная опасность.

На ездовой презентации были представлены только самые мощные версии моторов. Бензиновая – разновидность хорошо известного двигателя рабочим объемом 1,6 л, теперь она снабжена непосредственным впрыском, развивает 135 л.с. и начинает выходить из спячки после 3500 об/мин. То, что этого двигателя на российских машинах не будет, меня не успокаивает: обычный 1,6-литровый в 130 сил, предназначенный для российской гаммы, я прекрасно помню по прежнему поколению – характер у него такой же (правда, прежде его мощность равнялась 123 л.с.). Турбодизель равного объема мощностью 128 сил несколько оживил взаимоотношения с машиной. Но расход топлива! Да, дизельная версия была снабжена автоматом (который оказался удивительно ленивым) против ручной коробки на автомобиле с бензиновым

У хэтчбека общая платформа с «Элантрой», однако интерьер оформлен с большей фантазией.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Hyundai i30	
	1.6 GDI	1.6 CRDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4300/1780/1470/2650	
колея спереди/сзади	1545/1545	
Объем багажника (VDA), л	378	
Снаряженная/полная масса, кг	1340/1820	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9 (11,0)	10,9
Макс. скорость, км/ч	195 (192)	187
Топливо/запас топлива, л	A95/53	ДТ/53
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,4/4,3/5,0 (9,1/5,3/6,7)	4,1/3,5/3,7
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	бензиновый	дизельный
Конфигурация/число клапанов	спереди поперечно	
Рабочий объем, см ³	1591	1582
Степень сжатия	11,0	17,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	135 6300	128 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	164 4850	260 1900
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6 (A6)	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	195/65R15; 205/55R16	225/45R17



АВТОЦЕНТР ГАЗ



Техобслуживание
у официальных дилеров ГАЗ
поможет автомобилю
всегда быть в форме.



ТО (15 000 км) — **4 700** рублей*

* Для Москвы и Санкт-Петербурга – **5 600** рублей

Стоимость ТО для а/м Газель-Бизнес (4х2) с УМЗ-4216 и его модификацией



Федеральная сеть
Единые стандарты качества

8 800 700 0747

www.azgaz.ru

Автоцентры ГАЗ, СТО ГАЗ, магазины запчастей «Детали Машин ГАЗ»



- ❖ Крайние части пола легко отогнуть и положить что-нибудь в боковые ящички подполья.
- ❖ Литые диски доступны начиная с версии «Комфорт». Обратите внимание на очень удобный крючок для фиксации пола в поднятом положении.



- ❖ Самые доступные и распространенные i30 получают облицовку радиатора, как у голубой машины. Версии подороже («Комфорт» и «Элегант») – такую, как у коричневой.
- ❖ Камера заднего обзора вылезает из-под эмблемы. Весьма практичное решение, впервые примененное «Фольксвагеном».
- ❖ Места во втором ряду стало меньше. Кстати, полностью кожаной обивки в российских машинах не будет – только комбинация из ткани и кожзаменителя.



двигателем, но выигрыш в расходе при прочих равных составил... одну десятую литра. Впрочем, дизельный хэтчбек в Россию поставлять пока не планируют. Может, и к лучшему.

СУХОЙ ОСТАТОК

Но какой подвести итог? «Знаешь, я совсем не ощущаю, что это корейский автомобиль, – нормальный европейский хэтчбек. Не будь эмблемы, никогда не сказал бы, что я еду на «Хёндай»!» – эти знаменательные слова мой коллега произнес в почти полной тишине. Шумоизоляция у нового хэтчбека корейской марки приличная. Конечно, с ростом скорости становятся слышны и мотор, и свист ветра, но на городских скоростях i30 катится себе и катится, ничем не обнаруживая бензиновую или дизельную сущность.

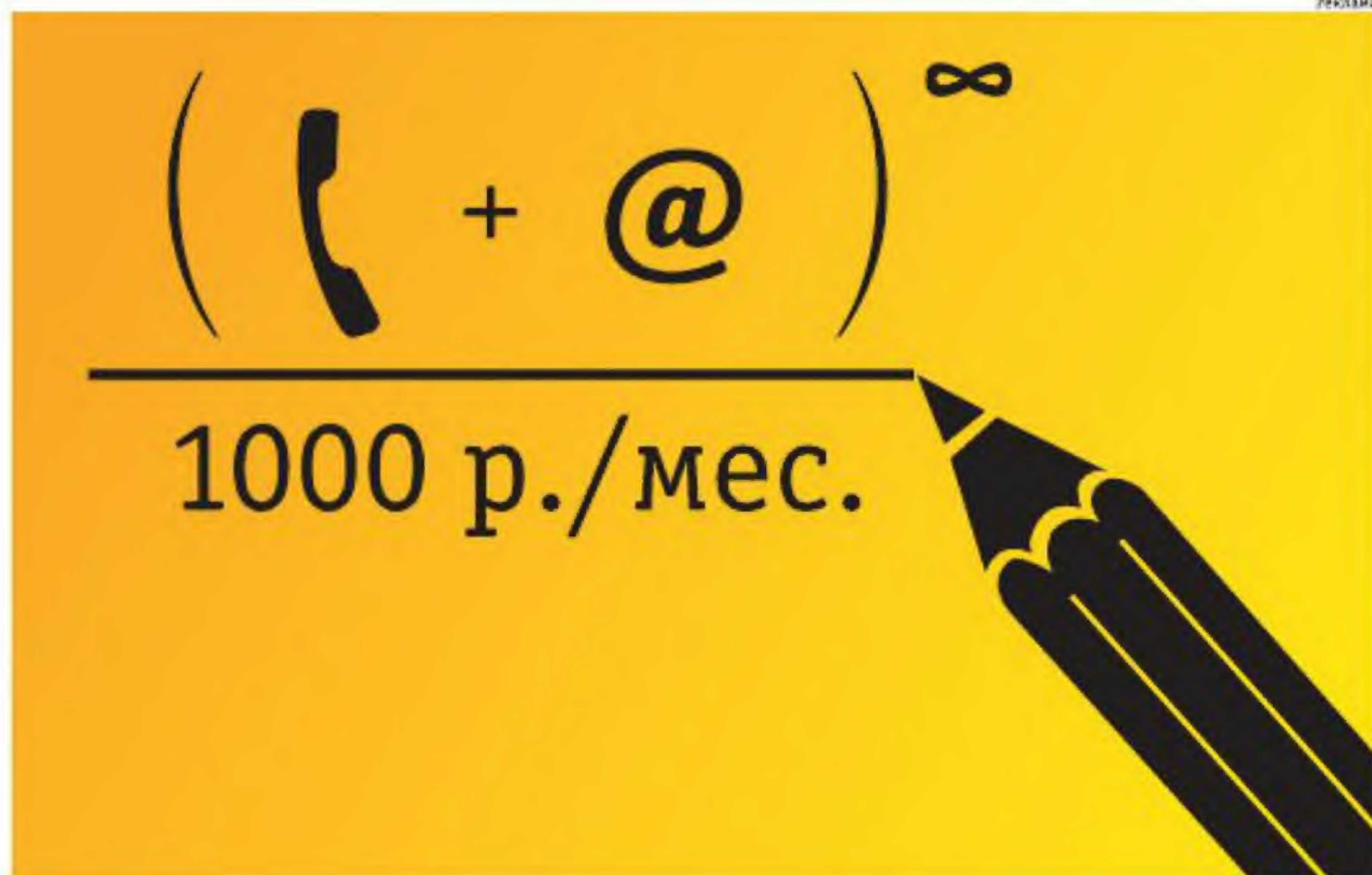
Раньше i30, предлагаемый в России, на фоне соперников ничем особенным не выделялся. Разве что даже в самой простой версии уже был кондиционер, подогрев сидений, электростеклоподъемники и всё прочее, за что на немецких и японских машинах полагалось доплачивать. В новом поколении всё так же: магнитола, обшитый кожей руль с кнопками управления «музыкой» и перечисленное выше – самое что ни на есть базовое оснащение. Минусов два. Первый – в стандарте всего две подушки безопасности, а не шесть, как раньше. Второй – дохлый 1,4-литровый мотор в 100 сил, который, видимо, после объявления рекламной цены исчезнет из прайсов вместе с данной комплектацией. Да и российское представительство «Хёндай» косвенно

подтверждает подобную возможность, считая, что машин с мотором 1,4 л будет продано совсем немного. Следующий уровень, «Оптим», помимо двигателя 1,6 л добавляет боковые подушки, систему стабилизации, полноразмерную запаску и кое-что по мелочи. Автомат – за доплату. Вот в этом исполнении i30 и станет наиболее ходовым. Тем более что лишь в «Оптиме» доступно сочетание 1,6-литрового мотора с шестиступенчатой механической коробкой передач. Может, и я куплю такой. Когда-нибудь.

*Will you still need me, will you still feed me
When I'm sixty-four...*



- ❖ Рекордных показателей i30 не сулит, зато комфортен в езде.



Ваша «Формула свободы»!

Все звонки + Интернет за **1000 рублей** в месяц

☎ **789 33 33 | b2b.beeline.ru**

Все виды связи для бизнеса

Тарифные планы для корпоративных клиентов Московской области. Цены указаны в рублях без учета НДС при подключении с федеральным номером и по программе «Выгодный контракт». Оператор оставляет за собой право ограничивать объем исходящих минут в рамках тарифного плана. Подключение к тарифному плану «Формула свободы» возможно при подписании дополнительного соглашения. Объем трафика по услуге не ограничен. При превышении объема трафика в 1 Gbyte в месяц базовый установленный ограничение скорости снизится до 64 Кбит/с. Максимальная скорость по технологии GPRS/EDGE не превышает 256 Kbit/s, по технологии 3G (UMTS/HSDPA) не превышает 3,6 Мбит/с. Подробная информация о тарифе смотрите на сайте b2b.beeline.ru



Билайн®

Бизнес

КРЫЛЬЯ, НОГИ И ХВОСТЫ

Время – как океан, который огромен и вроде бы неподвижен, но постоянно меняется. А ведь изменения – залог жизни. За рулем нового «Фольксвагена-Битл» в горизонт всматривался **Максим Гомянин**.
Фото автора.



Мыс Рок встретил резким дождем, но вдруг небо над Атлантикой окрасили лучи закатного солнца. Эх, где мои двенадцать лет и желание бесконечно плыть к горизонту! Подобные мысли так и полезли в голову, стоило остановить «Фольксваген-Битл» на самой западной точке Европейского континента. Как же этот автомобиль-настроение умеет вызвать эмоции!

Покрутил колесико слева от руля – изменил цвет подсветки приборов. Можно насладиться и небом над головой, стоит только заказать панорамный люк...

По сравнению с «Нью Битлом», увидевшим свет в 1998 году, нынешний длиннее на 152 мм, шире на 84 и ниже на 12 мм. Автомобиль не растерял харизмы несмотря на то, что изменены

все кузовные детали. Получилась вполне самостоятельная модель, но с намеком: лупоглазого малыша из 1930-х все еще помнят. Модные биксеноновые фары, светодиодные ходовые огни и 17-дюймовые колеса органично вписались в классический образ. Ведь перемены неизбежны. И вот уже любопытные полицейские разглядывают машину из большого пикапа, притормаживает «Порше-Панамера»... «Жук», словно приманка, притягивает крупную рыбу!

ПОЛЕТ ЖУКА

В гамме моделей есть версия в комплектации «Спорт»: 200-сильный двигатель TSI объемом 2 л, красный кожаный салон и передняя панель под карбон. Выше только 224-сильный «Нью Битл RSi», изготовленный



ВОЛНЫ ПОЗИТИВА

Для «Битла» предлагают аудиосистему премиум-класса «Фендер», разработанную совместно с «Панасоником». Восемь динамиков (четыре высокочастотных и столько же низкочастотных), сабвуфер с двойной звуковой катушкой и десятиканальный усилитель выходной мощностью 400 Вт заказывают в качестве опции. В США система признана лучшим кар-аудио этого года. Вскоре такую же «озвучку» получат «Джетта» и «Пассат».



❗ Приборная панель по-немецки правильная. Форма козырька достаточна, чтобы циферблаты не бликовали. К их разметке не придраться.

❗ Цветная передняя панель повторяет колер кузова. Голубые вставки на руле и дверях тоже попадают в общую палитру. Сиденья могут быть тканевыми или кожаными.

небольшой партией в 2001 году. Любители прохватить по «Северной петле» могут установить на передней панели подобного «снаряда» дополнительные циферблаты – часов, температуры масла, давления наддува.

Мотор 1,2 л моего «Битла» даже пускается по-взрослому – нажатием кнопки. Максимальные 175 Н·м он развивает уже с 1550 об/мин. Со светофоров подхватывает бодро, и «Битл» уверенно бежит, не досажая шумом, а я наслаждаюсь звучанием аудиосистемы «Фендер». Кстати, утверждают: в машину такого класса впервые поставили «музыку» столь высокого уровня.

Характером рулежки и немного жестковатой подвеской новинка напомнила «Гольф». Собственно, она и основана на платформе «Гольфа», только позапрошлого поколения. Пухлый руль такой же информативный. Рычагом коробки передач работать – одно удовольствие. Экологичную шестую передачу использую лишь на автострате: в городе пяти ступеней коробки предостаточно, да и ехать так интереснее. Итоговые 6,4 л, затраченные



❗ Перчаточный ящик «Битл бокс» стильный, но непрактичный: поместится разве что шоколадный батончик да маленькая бутылка воды.

❗ Шестиступенчатую механику ставят на все версии. DSG с двумя сцеплениями предлагают лишь для бензинового и дизельного моторов объемом 2 л.



На правах рекламы



АВТОРЕАЛ

АБСОЛЮТНАЯ ВЛАСТЬ НАД СКОРСТЬЮ

Оригинальные запчасти от поставщика на конвейер АВТОВАЗ.

Продукция нашей компании:

- тормозные диски
- ступицы колесные
- тормозные колодки
- рычаг маятниковый
- барабаны тормозные
- сайлент-блоки



НОВИНКА!



«Автореал» - производство тормозных дисков и элементов тормозной системы для легковых автомобилей ВАЗ, ГАЗ, DAEWOO, CHEVROLET

Производитель тормозных дисков №1 в России

Челябинская обл., г. Миасс, а/я 6,
тел./факс: (3513)24-17-96, 24-19-11
e-mail: info@avto-real.ru

www.avtoreal.ru

ЭТО НЕ КОНЕЦ СТАРОДАВНЕЙ ИСТОРИИ О «ЖУКЕ»,
А ПРОСТО НОВЫЙ ЕЕ ПОВОРОТ.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Volkswagen Beetle		
	1.2 TSI	1.4 TSI	1.6 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/ высота/база	4278/1808/1486/2537		
колея спереди/сзади	1578/1544		
Объем багажника, л	310		
Радиус поворота, м	10,8		
Снаряженная масса, кг	1274	1359	1361
Время разгона 0—100 км/ч, с	10,9	8,3	11,5
Макс. скорость, км/ч	180	208	180
Топливо/ запас топлива, л	A95/55		DT/55
Расход топлива: городской/ загородный/ смешанный цикл, л/100 км	7,6/5,0/ 5,9	8,7/5,3/ 6,6	5,4/4,1/ 4,5
ДВИГАТЕЛЬ			
	бензиновый		дизельный
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см ³	1197	1390	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	77/105 5000	118/160 5800	77/105 4400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	175 1550—4100	240 1500—4500	250 1500—2500
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M6		M5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые		
Размер шин	215/60R16, 215/55R17		

на поездку, считаю очень хорошим результатом. На горной дороге, ведущей в замок мавров, что близ города Синтра, двигатель приходится подкручивать. Сюда бы 1,4-литровый TSI, где компрессор и турбонагнетатель дополняют друг друга. На низких оборотах крутящий момент такого агрегата увеличивает механический компрессор «Рутс», а с 3500 об/мин включается турбонагнетатель. Вот так у «Жука» вырастают крылья! Думаю, именно этот агрегат станет наиболее популярным.

Дизель же получился очень экономичным. Немцы посчитали, что от Лиссабона до Франкфурта-на-Майне машине потребуется лишь одна дозаправка. А это примерно 1200 км! Вот бы попробовать...

В МОРЕ РЫНКА

Продажи нового «Битла» уже стартовали в Северной Америке и Европе. В Германии хэтчбек продают за 16 950 евро. Что же касается России... Думаю, в конце года мы сможем-таки увидеть симпатичного стилиста и в наших салонах. Правда, двигатель объемом 1,2 л и дизель, вероятно, обойдут нас стороной. Россияне не готовы ездить на имиджевом автомобиле с дизелем, да и с крохотным малообъемником тоже. Американский 2,5-литровый вариант тоже не примут:

Хоть корма и напоминает формы легендарного «Жука» из 1930-х, новый «Битл» выглядит самодостаточным. И своеобразия у него только прибавилось.



Большой багажный проем облегчает погрузку сумок. Если сложить спинку дивана, получите 905 л. Сужает пространство лишь внушительный сабвуфер справа.

все же это юркий хэтчбек, а не бизнес-седан. Гораздо разумнее предложить двигатели 1,4 TSI и 2,0 TSI с механикой и 6-ступенчатой DSG.

Что до позиционирования модели, то, скорее всего, она встанет чуть ниже «Фольксвагена-Сирокко». В целом новый «Жук» стал, пожалуй, немного прагматичнее прежнего. Он словно говорит: юность не возратить, но можно что-то начать заново. И тогда к горизонту потянет снова...

ЗР

НЕ ХИППИ, НО ДИТЯ ПРИРОДЫ

Еще до начала продаж за «Битлом» постарались закрепить имидж экологичного автомобиля. Ведь в гамме двигателей доминируют малообъемные моторы с низкими выбросами CO₂. А в будущем машину станут собирать на модульной платформе MQB (первым ее получит новый «Гольф»), позволяющей устанавливать гибридные агрегаты (технологии Plug-in и e-Drive), двигатели, работающие на природном и сжиженном газе, биоэтаноле.

На автосалоне в Детройте «Фольксваген» представил концепт «Е-Багстер». Под капотом двухместного купе электродвигатель мощностью 85 кВт, а за сиденьями – блок литиево-ионных батарей емкостью 28,3 кВт·ч. До 100 км/ч электро-«Битл» разгоняется за 10,9 с. «Заправить» машину можно от бытовой электросети либо на зарядной станции. В последнем случае для полного заряда понадобится около 35 минут. Концепт шире серийной модели на 30 мм (1838 мм) и ниже на 86 мм (1400 мм), что придает ему более спортивный вид.





РОСНЕФТЬ

НА БЛАГО РОССИИ





ДВОЕ В «ДЖУЛЬЕТТЕ», НЕ СЧИТАЯ СОБАКИ

Обновленную «Альфу Ромео-Джульетта» по достоинству оценили
Петр Меньших, Лука Теросси... и русский черный терьер.



Мой итальянский друг Лука, владелец неубиваемой «Альфы Ромео-147» (это, кстати, предшественница «Джульетты»), любит своего русского черного терьера, носит майки с портретом Гагарина и знает с десяток слов по-нашему. Этого хватило, чтобы пригласить его прокатиться на «Джульетте» с новым для модели трендом – коробкой передач с двойным сцеплением ТСТ: шестиступка-робот доступна со 170-сильными 2-литровым дизелем и 1,4-литровым бензиновым «Мультиэйром». Такие, как Лука, альфисты уже знают эту быструю на переключения коробку – по крошке «МиТо».

Нам предстояло успеть на ночную дискотеку высоко в горах, так что

комбинация мощного дизеля и коробки ТСТ оказалась весьма кстати.

А вот перекрытие полицией нужной нам магистрали – здесь протестовали активисты «черного блока» NouTAV – было совсем ни к чему. Эти ребята создали такое напряжение, что даже русский черный терьер испытывал беспокойство. Он не сомневался, что его возьмут в поездку, и легко разместил свое почти человеческое туловище... в багажнике компактной «Джульетты». Защитникам животных скажем сразу: уговаривать и тем более заставлять пса занять не самое престижное место в автомобиле не пришлось! Когда выяснилось, что нужная дорога перекрыта, навигатор, эффектно выезжающий из передней панели

«Джульетты», стал искать объезд. Тут он и проявил все свои недостатки. Лука его ругал, терьер сзади глухо облаивал. Но навигатор флегматично отвечал лишь легким дребезжанием, упорно не хотел связываться с «Айфоном» и рисовал на экране нелогичные разноцветные линии...

Мы уже были на горной дороге, когда какой-то торопыга, намаявшись, видно, в протестных пробках, выскочил навстречу с сумасшедшим блеском фар. Молодец «Джульетта»: не потеряв направления, она так мощно затормозила, что нарушитель успел вернуться в свой ряд – буквально в метре от нас. Терьера весом с полцентнера даже не вынесло в салон, только мы с Лукой слегка натянули ремни безопасности.

❖ Навигатор куда хуже самой «Джульетты»: дает неточные указания, путающие водителя, особенно при пересечении дорог, дребезжит на неровностях. Система «блю-энд-ми» сама не подключается и не связана с монитором навигатора, поэтому номера телефонов появляются в комбинации приборов – неудобно. Не понравился и резкий запах кожи салона.

❖ Это только часть симпатичных рычажков на стильной панели. Ими, в частности, выбирают режимы *Dinamic*, *Normal* и *All Weather*.



❖ Высокая девушка даже в лыжных ботинках с комфортом усядется на заднем диване.



С этого момента меня перестала раздражать нижняя точка их крепления, которая почти упирается в пластиковое колесико для регулировки положения спинки. Просунуть здесь руку, чтобы его покрутить, будет трудно даже даме с тонкими пальчиками.

КРАСНЫЙ КОШЕЛЕК

«Альфа Ромео» сейчас приходится нелегко: ее автомобилям надо быть породистыми, по возможности прекрасными и все же практичными. При этом щадить кошелек покупателя и не разорять материнскую компанию «Фиат». Если у покупателя есть чуть больше четверти от сотни тысяч евро, он уже может себе позволить красиво подъехать к модной дискотеке.

Я не фанат «Альфы», как Лука, но выбор цели и средства мы сделали правильный – «Джульетта» в белом лучше конкурентов соответствует энергетике праздничной вечеринки. Она, по-моему, даже симпатичней недавно обновленной «единички» БМВ. И внутри у нее веселее, особенно мне понравились ручки-круляши с красными индикаторами температуры салона. Ручник, правда, после новой «Панды» смотрится старомодным, да и расстояние от него до рычага коробки могло быть больше. Обзорность сзади заслуживает критики, но в модных «Ниссане-Джук» и «Рейндж-Рovere Эвок» она еще хуже. Простор для задних сиденьев умеренный – красавице ростом 172 см даже в лыжных ботинках

тесно не будет, а вот баскетболистка запросто приложится к потолку. Но мы с Лукой к таким не подходим.

У нас на борту система «старт-стоп»: нажал на тормоз – мотор выключился, отпустил – дизель заворчал тихо и приятно. В городе не чувствуешь вины за вредный выхлоп и можно сэкономить. Производитель обещает: в спокойном стиле машине с такой трансмиссией достаточно 4,5 л топлива на сотню. В повседневной езде должно хватить 6,5 л, однако мы с Лукой израсходовали на треть больше: спешили. Но платить штрафы, да еще в евро... Спасались круиз-контролем, включая его там, где наши, человеческие органы чувств превышения скорости не ощущали.



🔴 Ловим красавиц с дискотеки на «Джульетту». Это лишь начало процесса, позднее они загородили всю машину.

ТРИ ГРАЦИИ

Поначалу на горном серпантине нас так болтало из стороны в сторону, что терьер захотел пить. На остановке почитали описание и выяснили, что в режиме *Normal* наша «Джульетта» даже мягче своей старшей сестры «Альфа Ромео-147». Дальше поехали, передвинув симпатичный рычажок на букву *d*, что значит *Dynamic*.

В этом режиме «Джульетта» успевала везде. ТСТ переключалась надежно и без рывков. Хорош был и плавный переход из автоматического режима в ручной с переключением подрулевыми лепестками. Правда, работать они могли бы побыстрее – большой разницы с автоматическим режимом не заметили.

В части динамики «Джульетта» с ТСТ явно агрессивней, чем с привычной механикой. С ростом оборотов мотор начинает звучать очень даже породисто. На скорости 218 км/ч



🔴 Наш черный пес не поместился бы в багажнике «единички» БМВ, поэтому, при всей симпатии к скоростному «немцу», мой друг Лука патриотично выбрал «Джульетту». Полку мы убрали, и терьер смог вволю любоваться небом.

разгон должен прекратиться, но разогнаться до максималки мы с Лукой не успели: в горах пошел снег, пришлось переключиться на режим *All Weather*.

Переднего привода «Джульетте» вполне хватило, чтобы оказаться на заснеженной высоте 2500 метров. О полном приводе эта модница пока может только мечтать. Попади она к нам в Россию, такой аксессуар ей бы точно не помешал. А в родной Италии на горной дискотеке «Джульетта» стала лучшей. Это заметили все бывшие там девушки. И пусть они не рассказывают, будто их привлек наш русский терьер.



🔴 В окне спинки сиденья разместятся две пары горных лыж.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Alfa Romeo Giulietta TCT

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4351×1798×1465
Колесная база, мм	2634
Колея спереди и сзади, мм	1554
Объем багажника, л	350
Снаряженная масса, кг	1340
Максимальная скорость, км/ч	218
Разгон 0–100 км/ч, с	7,9
Топливо/запас топлива, л	ДТ/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,3/4,5/4,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 1956 см³, 125 кВт (170 л.с.) при 4000 об/мин, 320/350 Н·м при 1500/1750 об/мин (нормальный/динамичный режимы).

ТРАНСМИССИЯ: передний привод; Р6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная независимая, тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 205/55R16.





Делай погоду!
ŠKODA Fabia от 399 000 р.
Кондиционер в подарок!



Два
градуса
ниже руля.



Тепло и сухо
в районе
половичков.



Легкий бриз
над приборной
панелью.

Лето еще не наступило, но уже сейчас пора подумать о том, как спастись от летних температурных рекордов! Только этой весной, покупая ŠKODA Fabia от 399 000 рублей, Вы получаете кондиционер в подарок. Воспользуйтесь этим предложением и смело управляйте погодой в своем личном пространстве!

sochi.ru
2014



ŠKODA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

8 800 555 01 01
www.skoda-auto.ru

Предложение действует для новых автомобилей ŠKODA Fabia Хатчбек (комплектация Актив и Амбиш), купленных у официальных дилеров ŠKODA в период с 13 марта до 30 апреля 2012 года. Количество автомобилей ограничено. Источник информации об организаторе данного мероприятия, о правилах его проведения можно узнать у официальных дилеров ŠKODA, на сайте www.skoda-auto.ru или по телефону 8 800 555 01 01. Срок проведения мероприятия с 13 марта по 30 апреля 2012 года.

ЖИТЬ И РАБОТАТЬ

Минивэн «Тойота-Альфард» официально представлен на российском рынке. В стремлении оценить шансы «японца» на успех **Михаил Кулешов** и **Сергей Воскресенский** взяли близкий ему по идеологии «Фольксваген-Мультивэн». Их суждения подкреплены снимками **Георгия Садкова**.



Признаться, до появления информации о старте официальных продаж мы даже не знали о существовании «Альфарда». Не попадали в поле нашего внимания большие японские вэны с восточных рынков. Но стоит начать ездить на каком-то автомобиле, как тут же выяснится, что у половины города аналогичный: замечать и выделять

в городском потоке праворульных собратьев нашей машины мы начали, едва оказавшись в «Тойоте». Наш «Альфард» белый не только по цвету, но и во всех смыслах: один из первых официально завезенных в Россию автомобилей этой модели, леворульный. Будет ли спрос, где конкуренты?

В спарринг-партнеры японскому дебютанту мы решили взять

«Фольксваген-Мультивэн». Те же без малого пять метров от носа до кормы, семиместный салон – и два с половиной миллиона рублей. «Фольц», кстати, тоже белый. Все сходится, не правда ли?

БЕЛОЕ И ЧЕРНОЕ

Первое, за что зацепился взгляд, когда я открыл дверь «Тойоты», – белые коврики с высоким ворсом.



– Это нормально? – спрашиваю механика, выдающего автомобиль, оглядев свои подошвы и почву под ногами. – Так и садиться?

– Да, устраивайся! Других пока нет.

Познакомив японский ворс с прелестями московской весны, располагаюсь в просторном кресле из белой перфорированной кожи. Посадка практически легковая,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Toyota Alphard

Дебютировала в мае 2002 года. В 2008-м появилось второе поколение.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,5 л, 275 л.с.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИЯ:
Prestige.

ЦЕНА БАЗОВОЙ ВЕРСИИ:
2 485 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
3,5 л, 275 л.с., 6-ступенчатый автомат,
2 485 000 руб.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Multivan

Модель с индексом T5 выпускается с 2003 года, обновлена в 2009-м.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые и дизельные, 2,0 л (84–204 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5- и 6-ступенчатая механика, 7-ступенчатый робот.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Startline, Bluemotion, Comfortline, Highline, PanAmericana.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 653 900–2 909 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
2,0 л, 180 л.с., 7-ступенчатый робот DSG,
Comfortline biTDI, 2 502 100 руб.



• В активе «Тойоты» практически легковая посадка и прекрасные отделочные материалы.

Магнитола из прошлого века, но качество звучания на высоте.



• Приборы «Альфарда» вызывают ассоциации с наручными часами. Несмотря на некоторую их вычурность, показания считываются хорошо.



• К услугам задних пассажиров мультимедийная система с DVD-проигрывателем и блок управления отдельным климат-контролем.



• Чтобы занять места в последнем ряду, придется протискиваться в узкий лаз между сиденьями, сложив небольшой столик.

лишь селектор автоматической коробки, расположенный на центральной консоли, и уходящие далеко вперед передние стойки не дают забыть, что сидишь в большом семиместном почти что автобусе.

Материалы отделки хороши, с ними «Альфард» вполне мог бы примерить эмблему «Лексуса». Даже кресло переднего пассажира дополнено оттоманкой для ног, а электропривода нет разве что у рулевой колонки. Чтобы попасть на сиденье просторного второго ряда, достаточно обозначить намерение, потянув за ручку одной из сдвижных дверей, — у «Альфарда» они по обе стороны и оснащены электроприводами, как



• В третьем ряду «Тойоты» почти так же просторно, как во втором. При необходимости здесь запросто сядут трое пассажиров. Видите лишний, третий подголовник?



• Кожаные кресла с оттоманками и полным набором электроприводов хороши. Но как долго светлая кожа сохранит парадный вид, можно только гадать.



❖ Несмотря на фургонную посадку, за рулем «Фольксвагена» удобно. Материалы отделки добротны, но не дороги. Нареканий к эргономике практически нет.

Единственное развлекательное устройство «Мультивэна» – штатная магнитола не самого лучшего звучания. Выбор места для кнопки включения аварийки сомнительный.



Смотрите на iPad: панорамы салонов



❖ Встроенный бустер для детей.



❖ Один из многочисленных вариантов трансформации салона.

и дверь багажника. На потолке откидной экран мультимедийной системы, вот только протискиваться между двумя массивными креслами второго ряда на «места для поцелуев» таким крупным людям, как Воскресенский, не слишком удобно.

И все же интерьер восхитительный. Чтобы получать удовольствие от общения с «Тойотой», даже не обязательно на ней ездить. Одним словом, Дом!

После роскоши «Альфарда» утилитарный салон «Фольксвагена» с исключительно механическими регулировками и тряпичной обивкой сидений как-то обескураживает. Особенно если помнить, что у тестовых автомобилей предельно близкие цены. Здесь



❖ Приборы лаконичны и информативны.

более грузовая, хотя и вполне удобная посадка, нет потолочных экранов и оттоманок для ног, зато пол покрыт практичным прорезиненным пластиком, а возможности трансформации шире, чем у «Тойоты»: сиденья второго ряда легким движением руки можно развернуть на 180 градусов. А еще – разложить удобный столик.

Проще попасть и на третий ряд. Правда, сдвижная дверь на «Мультивэне» одна и с электроприводом она не знакома. Словом, «Фольксваген» проще, практичнее, в чем-то удобнее, но при этом невыносимо сер и скучен. В общем, офис.

После первого знакомства не давал покоя вопрос: какие достоинства «Фольксвагена» оценены в два



с половиной миллиона рублей? Быть может, «немец» оправдает свой ценник на дороге, покоров сбалансированными и отточенными, насколько это слово применимо к автомобилям его класса, ездовыми повадками? Давайте проверим!

ВНИМАНИЕ, НА СТАРТ

На нажатие кнопки *Start* «Альфард» приветственно вскидывает стрелки приборов, по салону прокатывается приятное, едва заметное урчание V-образной «шестерки». На нашем рынке 3,5-литровый силовой агрегат от топовой «Кэмри» пока единственный. Слаженный тандем с шестиступенчатым автоматом наделяет двухтонный вэн завидной разгонной динамикой. Коробка передач по скорострельности вполне сравнима с фольксвагеновской DSG. А в спортивном режиме становится еще раскатанней.

Удачны и настройки шасси. Настолько, что позволяют распоряжаться 275 «лошадьми» практически без оглядки на геометрические размеры машины. Единственное, о чем пожалел, – отсутствие полного

привода: при ускорении в пол мощный переднеприводный «Альфард» рыскает даже на сухом покрытии. Но в остальном реакции понятны и надежны, крены кузова минимальны, а ощущения от управления – как в легковом автомобиле. Однако большинству потенциальных покупателей такая мощность все же

покажется излишней. И наверняка огорчит расход топлива, достигающий в смешанном цикле 17 л на сотню. А если еще вспомнить про транспортный налог...

На этом фоне дизельный 180-сильный «Мультивэн» – сама экономичность. Потребляя всего 10 л топлива, «Фольксваген» обладает вполне



❖ За разложенным третьим рядом места для багажа в обоих автомобилях совсем немного.



LIFAN MOTORS



LIFAN SMILY *
от 279 900 рублей***




LIFAN SOLANO **
от 394 900 рублей***

* LIFAN Smily, ** LIFAN Solano.

*** Указанная стоимость является рекомендованной и носит информационный характер.

Для получения подробной информации, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам LIFAN в России.

Телефон горячей линии: 8-800-555-4326
звонок по России бесплатный
WWW.LIFAN-CAR.RU


РАДУЙСЯ ЖИЗНИ ВМЕСТЕ С LIFAN



достаточной разгонной динамикой, но не дает повода назвать себя более сбалансированным, чем «Альфард». Гены развозного фургона не скроешь под внушительным ценником и не спрячешь в одном из многочисленных отделений функционального салона – «немец» проигрывает «японцу» в управляемости, плавности хода, тормозной динамике и акустическом комфорте. Спортивный режим робота не имеет никакого смысла, подвески отрабатывают дефекты покрытия достаточно грубо, в задней части салона поют «сверчки».

А СУДЬИ КТО?

Несмотря на близкие размеры, цены и характеристики, «Альфард» и «Мультивэн» далеки друг от друга, как японский город Коромо от Вольфсбурга. Трудно представить себе человека, который купит «Фольксваген» в качестве семейного автомобиля. «Мультивэн» был и останется корпоративным транспортом, предназначенным для службы в госучреждениях, отелях и банках.

Основными же покупателями «Альфарда» представляются вполне обеспеченные и заботливые отцы больших семейств. Люди, способные заплатить два с половиной миллиона рублей за возможность отправиться

в отпуск на просторном и комфортабельном автомобиле – ином, нежели «Ленд-Крузер Прадо». Люди, умеющие педантично следить за чистотой белых салонных ковров. Конкуренты? Полагаю, «Альфард» вообще не станет конкурировать – бороться против. Он будет бороться за. За новую для российского рынка нишу и сам за себя.

Так что же, победила дружба? И да и нет. Если забыть о корпоративном транспорте, свой голос по итогам теста без сомнений отдадим «Тойоте». Тестовый «Фольксваген» оставил вопрос о ценообразовании без ясного ответа, а переплачивать за эмблему может и надоесть. Но не будем забывать, что, в отличие от представленного в единственном исполнении «Альфарда», «Мультивэн» предлагает действительно широкий выбор моторов и комплектаций. Цены на него начинаются с 1 653 900 рублей, а добавив 400 000, можно стать обладателем полноприводной модификации 2.0 TDI 4Motion. Быть может, приобретя его в такой конфигурации и за такие деньги, вы не разочаруетесь. Главное – определиться: зачем он вам? Как любит говорить один хороший знакомый, не бывает плохих автомобилей – бывает неправильный выбор. В отношении описанных машин это абсолютно справедливо.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Toyota Alphard 3.5	Volkswagen Multivan 2.0 bitDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4875/1830/1905/2950	4892/1904/1970/3000
колея спереди/сзади	1580/1585	1625/1625
Объем багажника, л	1900	1210/4525
Снаряженная/полная масса, кг	2105/2570	2181/3000
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3	11,3
Макс. скорость, км/ч	200	191
Топливо/запас топлива, л	A95/65	ДТ/80
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д./н.д./10,9	10,2/6,9/8,1
ДВИГАТЕЛЬ		
	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см ³	3456	1968
Степень сжатия	10,8	н.д.
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	202/275 6200	132/180 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	340 4700	400 1500–2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A6	A7
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/полузависимая	«Мак-Ферсон»/на треугольных рычагах
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/65R16	205/65R16; 215/65R16; 235/60R16



УРЕМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ
ПРЕДУПРЕЖДАЕТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

СЕРИЯ ВЕНТРАККА ТИРЕЛЛА
ВОДКА
СЕРЕБРЯНЫЙ
КУПАЖ
• СОВЕТСКОЕ ЗДОРОВЬЕ •



1925



АМЕРИКАНСКИЙ ПИРОГ

Пережив под крылом концерна «Фиат» модернизацию, «Додж-Джорни» возвращается на российский рынок. **Михаил Кулешов** испытал единственную предлагаемую ныне версию с 3,6-литровым двигателем и полным приводом. Фото **Константина Якубова**.

Статистика продаж прежнего «Джорни» на нашем рынке свидетельствовала: нужно что-то менять. Большой семиместный «Додж» имел ярко выраженный конфликт самоидентификации: нет полноприводных модификаций и вообще – не то универсал, не то взн. Теперь «Джорни» – кроссовер. Так написано в прайс-листе. Вот только муфта «Халдекс» подключает задние колеса лишь

в случае пробуксовки передних или на скорости свыше 30 км/ч, исключая возможность принудительной блокировки. Целесообразность такого купированного полного привода оставлю под сомнением – как в городе, так и на бездорожье.

Двигатель хорош, но калек-автомат сильно смазывает впечатление от разгона. Нарезая мощную тягу на шесть больших ломтей,



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Dodge Journey 3.6 AT

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4888×1878×1691
Колесная база, мм	2890
Колея спереди/сзади, мм	1571/1582
Объем багажника, л	483/136*
Масса снаряженная/полная, кг	2054/2523
Максимальная скорость, км/ч	207
Разгон 0–100 км/ч, с	8,4
Топливо/запас топлива, л	A95/78
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	15,9/8,5/11,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,6 л, 206 кВт/280 л.с. при 6350 об/мин, 342 Н·м при 4350 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная, рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/55R19.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: R/T 3.6 6A AWD P1.

ЦЕНА: 1 738 500 руб.

Отличная плавность хода, богатое оснащение, тяговитый двигатель.

Шасси отстает от возможностей мотора, автомат задумчивый, тесен третий ряд сидений, велик расход топлива.

*5 мест/7 мест.



🔴🔴 Водительское место просторное и удобное. Качество материалов отделки непривычно высокое для американского автомобиля.

гидромеханика считает до трех перед каждым переключением, а V-образная «шестерка» с жадностью запивает их как минимум 16 литрами 95-го (в смешанном цикле). Настройки шасси типично американские: при неспешной и плавной езде в «Додже» очень комфортно, но активное вождение противопоказано и порой опасно.

Внутри неплохо: удобные, пусть и не слишком рельефные, кресла, отличные возможности трансформации, неплохие отделочные материалы. Акустическую систему «Алпайн» и вовсе хотелось забрать с собой каждый раз, когда парковал автомобиль у дома.



🔴 Циничная насмешка над покупателем: заливная горловина открывается только ключом, упрятанным в брелок иммобилайзера.

🔴 Меню бортового компьютера англоязычное. Оцифровка спидометра двойная.

Европейцы нынче неплохо покупают двойника «Джорни» – «Фиат-Фримонт». А знаете почему? У них есть выбор: бензин или дизель, автомат или механика, полный привод или передний. У нас тоже есть выбор: черный или белый. А может, серебристый металлик или голубой перламутр?

Конечно, в «Додже» есть харизма. Более того, смею утверждать: «Джорни» красив. Готов пожать мужественные руки считанных владельцев. Однако до тех пор, пока маркетологи «Крайслера» не предоставят нам полноценного выбора (а заодно пусть подкорректируют цену), не вижу предпосылок к оживлению спроса. **3P**

На правах рекламы



5 путешествий по России
Более 10 000 призов

Объявляем конкурс призовых Акции – с 13 февраля 2012 г. по 30 сентября 2012 г. Регистрации открыты – с 13 февраля 2012 г. по 1 июля 2012 г. Входные билеты на сайте интернет 1.ru или по SMS на номер 1204. Информация об Организаторе Акции, правила ее проведения, количество призов или выигрышей по результатам Акции, сроки, места, порядок их получения и способы отправки SMS – на сайте www.petr-1.ru и www.1000000.ru.

Подробнее об Акции на www.petr-1.ru.



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



ПРОДУКТ ГЛУБОКОЙ ЗАМОРОЗКИ

Компания «Вольво» заработала репутацию производителя машин с высочайшим уровнем безопасности. А сейчас шведы активно развивают еще одно направление – электромобили. Есть ли успехи на этом поприще, узнал **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Авто на электротяге заявляют о себе всё громче – многие фирмы их уже выпускают или вот-вот запустят в производство. Но массовыми они пока не стали (доля на рынке в 2011 году – всего 0,1%). И дело не только в дороговизне или отсутствии соответствующей инфраструктуры. Один из главных недостатков таких машин – непригодность к зимним условиям эксплуатации: при минусовой температуре запас хода слишком мал. С этим мы столкнулись при испытаниях «Мицубиси i-MiEV». Впрочем, данный вопрос наверняка вскоре будет снят, в чем я убедился на испытаниях электрического «Вольво-С30» за полярным кругом.

ЗЕЛЕНый, БЕЛО-ГОЛУБОЙ

Куда ни глянь, белым-бело. Другие цвета здесь, в пригороде Кируны, встречаются редко. Из окна самолета казалось, что там, на земле, крепко за тридцать. На самом деле чуть ниже нуля. Ну и как испытывать машину – где суровые зимние условия? Но электрические С30 (все, как один, бело-голубые) для нас хранили в специальных охлаждаемых боксах, в которых постоянно –25 °С! Отсоединяю сетевой кабель от вольвовского носа, пускаю двигатель, включаю на полную катушку обогрев салона. Спустя три минуты внутри уже тепло, а через пять – Ташкент. Не то что электрокарам, не всякой обычной машине такое удастся! Самое

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volvo C30 Electric

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4266×1782×1447
Колесная база, мм	2640
Объем багажника, л	233
Снаряженная масса, кг	1695
Разгон 0–100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	130
Емкость батареи литиево-ионных аккумуляторов, кВт·ч	24
Запас хода, км	150

ДВИГАТЕЛЬ: электрический, переменного тока, 82 кВт/111 л.с., 220 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная, одноступенчатая, с реверс-редуктором.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 205/55R16.

ЦЕНА: нет данных.

❗ В голове не укладывается: морозильные камеры за Северным полярным кругом!



удивительное: заряд батареи при этом практически не снизился. Ведь прогревает салон автономный обогреватель, работающий на биоэтаноле или бензине. При максимальной мощности он расходует литр топлива в час.

Вообще, у С30 есть еще две климатические установки. Для электромотора и управляющей электроники предусмотрено жидкостное охлаждение. Вдобавок есть обогрев (а в жаркую погоду – охлаждение) литиево-ионных аккумуляторов. Он включается автоматически, как только температура упадет ниже –15 °С.

Аккумуляторов тут два: один в центральном туннеле, второй под задними сиденьями. Поэтому в сравнении со стандартной «тридцаткой» ни салон, ни багажник электроверсии теснее не стали. Но машина существенно потяжелела: каждая из батарей весит по 140 кг. Это не считая прочего сопутствующего оборудования. Еще одна проблема: не предусмотрена экспресс-зарядка, а ведь практически у всех конкурентов она имеется. Владелец «Вольво», чтобы полностью «наэлектризоваться», каждый раз придется ждать 10 часов (при силе тока 10 А; при 16 А процесс сократится до 6–8 часов). Так что дальние поездки этой машине противопоказаны, ведь за максимальным пробегом в 150 км последует неизбежная многочасовая зарядка. Шведы парируют: горожане за день проезжают в среднем 45 км,

а значит, электрический С30 вполне способен играть роль повседневного транспортного средства. Да и не предназначен этот хэтчбек для путешествий – не те размеры салона и багажника.

Компания «Вольво» не была бы сама собой, если бы не провела серьезную работу по доводке безопасности: электромобиль перенес более сотни виртуальных краш-тестов и 13 реальных. Они показали: электрическая версия защищает экипаж не хуже стандартной. «Эта информация для вас не будет лишней: сейчас вы запросто можете встретить оленей на дорогах. Наезды на них не редкость в наших краях», – предупредил перед отправлением на маршрут один из организаторов. Забегая вперед, скажу: олени встретились, но только не на трассе, а в стороне от нее.

ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ

Судя по навигатору, мне предстоит преодолеть 74 км. Маловато, ведь обещана вдвое большая автономность. Но посмотрим, что скажет маршрутный компьютер на финише.

Поехали! Выжимаю газ-реостат до пола, и машина под яростную пробуксовку устремляется вперед. 111-сильному электрокару все равно, 20 км/ч на спидометре или 80: в любом случае ощутишь уверенное и незамедлительное ускорение (крутящий момент в 220 Н·м доступен всегда). Причем всё происходит в абсолютной тишине – едешь и радуешься. Правда, то и дело приходится сбрасывать ход с крейсерских 80 км/ч до 40, а то и вовсе до 30: шведы пекутся о безопасности в населенных пунктах, как никто. Чтобы замедлиться, не обязательно нажимать



❖ От стандартного С30 на панели приборов остался лишь спидометр.

❖ Интерьер вроде совершенно обычный. Но стоит тронуться, удивиться полному отсутствию привычного шума двигателя.



❖ Это не рычаг управления трансмиссией, а селектор выбора режимов движения. Стильно!

❖ Пиктограмма, предупреждающая о разрядке батареи, загорелась примерно через 120 км пути.



На правах рекламы

ВСЁ РЕАЛЬНО

ДЛЯ НАСТОЯЩЕГО МАСТЕРА

АВТОРЕМОНТНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

ГРУППА КОМПАНИЙ

Дилеры и розничные продажи
в Вашем регионе на сайте:

www.vika-color.ru

тел. (4852) 49-29-41/42/43/81

на тормоз: машина ощутимо сбавляет скорость, стоит отпустить правую педаль, – срабатывает система рекуперации. И все-таки я пару раз (за городом, конечно) набрал максимальные 130 км/ч. Машина, судя по ощущениям, была способна и на большее, однако производитель считает: если отодвинуть порог ограничения, запас хода изрядно уменьшится.

Из-за большей массы электрический C30 ощущается водителем иначе, нежели обычная «тридцатка». Подвеска явно работает на пределе – малейшие неровности доводят ее до пробоя. И в поворотах внушительный вес чувствуется. Хорошо хоть, аккумуляторы закреплены низко и в пределах колесной базы – это положительно отразилось на развесовке.

А вот и середина пути. Здесь, на парковочной площадке базы Esrange Space Center, которая будет использоваться компанией Virgin Galactic для запуска космических туристов, разворачиваюсь и отчаливаю в обратном направлении. Попутно замечаю, что батарея разряжена как раз наполовину. Ну так и ехал я отнюдь не экономно – сплошные разгоны и торможения. Будем исправляться. Точно: стоило поехать поспокойнее, ситуация сразу изменилась. У финишной черты датчик показал, что запас энергии уменьшился на две трети. А коль скоро заряд еще остался, надо им пользоваться, – и я отправился дальше наматывать километры.



⚡ Меж тремя климатическими установками электродвигатель не разглядеть – он в самом низу моторного отсека.

⚡ Электрический «Вольво» заряжается только от обычной сети. Экспресс-зарядка, как у конкурентов, не предусмотрена.



ОТ РАЗРЯДКИ ДО ЗАРЯДКИ

Поездил по Кируне и удивился, что местные жители не обращают внимания на бесшумный бело-голубой хэтчбек – уже привыкли. Хотя за год производства сделали всего около 50 электрических «вольво-С30». До конца года планируют произвести еще две сотни. Причем частным лицам передовую технику не предлагают. Приобрести электромобиль могут только организации и только в лизинг. Плата – 1200 евро в месяц.

Между тем компьютер показал: заряда остается на 20 км пути. А при нажатии акселератора на панели приборов стала высвечиваться черепаха, символизирующая, что скорость машины ради меньшего расхода энергии теперь ограничена 60 км/ч. Потом зажегся индикатор разрядки батареи. Теперь электроника не давала ехать быстрее 30 км/ч.

Что же, на полностью заряженном шведском электромобиле удалось проехать без малого 120 км. Вроде не так много, однако не забывайте, что приличную часть маршрута я летел, в салоне постоянно работал климат-контроль, играла музыка. Другие электромобили при таком расточительстве водителя да еще зимой столько точно не проехали бы. Так что из всех экологически чистых собратьев «Вольво-С30 Электрик», пожалуй, наиболее близок к реальным условиям эксплуатации. Впервые после общения с электромобилем я подумал: у него есть будущее, и оно не за горами.

3Р

ПОЕЗДКА НА C30 ELECTRIC ПОКАЗАЛА: У ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ ЕСТЬ БУДУЩЕЕ. И ОНО СОВСЕМ БЛИЗКО.



⚡ В этих краях знаки предупреждают не только об оленях, но и о возможности появления на дорогах собачьих упряжек. Экзотика!



Great Wall

4x4



Фото Great Wall Hover H5 сделано во время путешествия по Северной Норвегии в 2011 г.

от **699 000** ^{**}руб.

HOVER H5*

Навстречу приключениям!

Автомобили Great Wall представлены более чем в 100 странах мира, испытаны горами Абхазии, бушами Южной Африки, фьордами Норвегии, песками Южной Америки, российскими морозами и бездорожьем. А где испытаете их вы? Вперед, навстречу новым приключениям!

Подробные отчеты об испытаниях читайте на www.iritto.ru/pressa/.
Запись на тест-драйв по телефону бесплатной информационной линии:
8-800-200-0-199.



*Длина 3440 мм. **Стоимость указана для версии Great Wall Hover H5 2.0 4WD (Синдеро).

Результат тест-драйва Great Wall Hover H5 2.0 4WD зависит от 15, 17, 19 дней, указанных в рекламном материале, исключительных индивидуальных условий и не при каких условиях не является гарантией, не является подтверждением качества Great Wall Hover H5 2.0 4WD. При получении подробной информации о комплектации и стоимости автомобиля, условиях гарантийного и сервисного обслуживания, условиях предоставления скидок, скинута, пожалуйста, обращайтесь к менеджерам по продажам дилерских центров.

www.iritto.ru

8-800-200-0-199

НА ПЕРЕПУТЬЕ

Нет, речь в заголовке не о «Фольксвагене», а о нас с вами – покупателях. Мечетесь между универсалом и кроссовером? Немцы постарались предложить компромиссное решение. Рассказывает **Михаил Гзовский**. Фото автора.



Всегда интересно наблюдать за транспортным потоком в разных странах. Центральная Европа поражает русский глаз обилием универсалов всех мастей и классов. Неудивительно! Ведь культура спортивного времяпрепровождения здесь повыше нашей на порядок. Ну а коль скоро речь заходит о горных лыжах, то и полный привод переходит в разряд необходимого. Во время поездки в Альпы я в очередной раз в этом убедился: оттаявшая долина уже готовилась запестреть первыми цветами, а на перевалах всюду сыпал снег.

Узенькая дорожка к шале, где проходила пресс-конференция, и вовсе превратилась в глубокую снежно-грязевую колею. Сунуться сюда на обычном «Пассате» я не решился бы, но «Олтрек» вселяет уверенность.

Во-первых, машина посажена выше: клиренс увеличен со 135 до 165 мм. Во-вторых, улучшены все важные для покорения препятствий углы: въезда-съезда (с 13,5 до 16° спереди и с 11,9 до 13,6° сзади) и рампы (12,8° вместо прежних 9,5°). В-третьих, универсал оторочен некрашеным пластиком по колесным аркам,

порогам и нижним кромкам бамперов. Ну и наконец, жизненно важные узлы мотора и коробки передач, а также выхлоп бережет мощная стальная защита. Это что касается, скажем так, пассивной проходимости. Активная едва ли хуже!

Полный привод здесь точно такой же, как на родственнике «Тигуане», то есть 4Motion. Задняя ось подключается электрогидравлической муфтой. Ее преимущество в том, что для активации муфты не требуется разница частот вращения передней и задней осей – нужное давление масла устанавливает электронасос, поэтому скорость срабатывания на высоте. Система работает независимо от пробуксовки, поскольку в ней всегда поддерживается рабочее давление, и сорвать передние колеса при старте практически нереально. Полный привод по умолчанию настроен на передачу 90% момента передним колесам, но в особо тяжелых случаях на заднюю ось могут быть переброшены все 100% тяги.

«Go, go, go!» – подбадривает меня парень из команды «Фольксваген», предварительно проверив, нажал ли я кнопку *Off Road* на консоли. На легковом «Фольксвагене» эта система установлена впервые, до сих пор ее могли оценить лишь владельцы «тигуанов» и «туарегов». Она удлиняет фазу



❖ На мощные релинги нетрудно закрепить фирменный багажник для нескольких комплектов лыж, чтобы не занимали место в салоне.

СТРАНА Хрустальных РУЧЬЕВ

ВОДКА ТАЛКА ПРОИЗВЕДЕНА
В СИБИРИ



ВОДКА
ТАЛКА

ВОДКА
ПРОИЗВЕДЕНА
в Сибири

ЗЕРНОВОЙ
СПИРТ «ЛЮКС»
НАСТОЙ ПШЕНИЦЫ
НА ТАЛОЙ ВОДЕ

Содержит 40%
этилового
спирта из
зерновых
продуктов



0.5L (500ML)
FROM PURE
ECOLOGICAL
MATERIALS

ЧРЕЗМЕРНОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Салон «Олтрека» копирует интерьер обычного «Пассата Вариант».

Сиденья почти спортивные по профилю, при этом весьма комфортные. Это кресло – с дюжиной электромоторов, массажной функцией и вентиляцией.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Volkswagen Passat Alltrack

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4771×1820×1550
Колесная база, мм	2710
Колея спереди/сзади, мм	1549/1531
Объем багажника, л	588
Масса снаряженная/полная, кг	1707/2270
Разгон 0–100 км/ч, с	7,8
Максимальная скорость, км/ч	212
Топливо/запас топлива, л	A95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,5/6,8/8,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 155 кВт/210 л.с. при 5300–6200 об/мин, 280 Н·м при 1700–5200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – двухрычажная/четырёхрычажная; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 225/50R17.



«Гравировка» ALLTRACK на консоли и пара надписей на порогах и крышке багажника не дадут забыть, каким авто вы владеете.

У основания рычага коробки передач – кнопки управления адаптивной подвеской и режимом Off Road.

VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK – ЭЛЕГАНТНЫЙ РЕВЕРАНС В СТОРОНУ ПОКЛОННИКОВ УНИВЕРСАЛОВ: ДОСТОЙНЫЙ ВАРИАНТ ПО СООТНОШЕНИЮ ЦЕНЫ, ЕЗДОВЫХ КАЧЕСТВ И ПРОХОДИМОСТИ.

блокировки колес при срабатывании антиблокировочной системы, тем самым позволяя шине нагребать перед собой клин из щебня или гальки и, как результат, тормозить эффективнее на сложных грунтах. Электронная блокировка дифференциалов срабатывает быстрее, не позволяя колесам зарыться, этому же способствует перенастроенная система «раздачи» крутящего момента ASR. Другие ощущения и под правой ногой: более спокойный характер дроссельной заслонки дает возможность точнее дозировать тягу; коробка DSG держит выбранную ручную передачу, не уходя самовольно вверх или вниз.

На рельефе средней полосы России вряд ли часто понадобится система

помощи при спуске, но в Австрии она в масть. Работает горный круиз-контроль до 30 км/ч и при уклоне свыше 10°, удерживая скорость, при которой вы бросили педали.

Вот и всё – считайте, мы проехали к даче после приличного снегопада и последующей оттепели! Когда дороги подсохнут, «Олтрек» покажет, на что способен на асфальте. В нашу страну повезут лишь наиболее мощную версию с 210-сильным бензиновым TSI. «Бумажная» характеристика этого турбомотора с широкими полками максимальной мощности и момента полностью оправдывает себя в деле: классный подхват со скоростей, даже запрещенных в России, и при этом средний расход топлива менее 9 л!

Очень кстати и интеллектуальное адаптивное шасси, позволяющее выбрать режим *Normal*, *Sport* или *Comfort*. Причем все они лояльны к водителю – никакой сильной раскачки в «комфорт» и «стиральной доски» в «спорте».

Помимо чисто механических настроек электроусилителя руля и эластокинематики подвесок дает себя знать и электроника. Например, электронный аналог межколесного дифференциала XDS, расширяющий возможности функции блокировки EDS, уменьшает эффект недостаточной поворачиваемости. И не скажешь, что мчишь на солидном универсале, пока не глянешь в салонное зеркало и не увидишь эти кожаные просторы!

Итак, «Олтрек», который будут продавать в единственной версии по цене 1 491 000 рублей, – вариант для покупателей решительных, которые не любят подолгу стоять на перепутье!

Стойкий аромат

Не оставляет следов

Защита от пота

Нейтрализует запах

MENNEN
SPEED STICK
X4

НОВИНКА

1 ЗАЩИТА
4 ПРЕИМУЩЕСТВА!

РЕКЛАМА



Не оставляет следов

Защита от пота

Нейтрализует запах

Стойкий аромат

НОВИНКА

**1 ЗАЩИТА
4 ПРЕИМУЩЕСТВА!**



ДИТЯ ВЫГОДНОГО БРАКА

Сотрудничество производителей – как брак по расчету. Но у японцев это еще и любовь. Ждет ли успех их ребенка «Субару-BRZ», выяснял **Максим Гомянин**. Фото автора.

Переходя дорогу, девушка лет двадцати улыбнулась и одобрительно подняла вверх большой палец – мне или тому «Феррари», что слева? Нет, все внимание досталось пожилому господину в «Бентли-Азур», что сзади. Похоже, красotka не шибко разбирается в машинах. А мой «Субару-BRZ» даже на обласканном высокоскоростными шинами дорогах авто асфальте набережной Круазет в Каннах все же выделяется! За дизайн, кстати, отвечали специалисты «Тойоты»... Странно, да?

Автомобиль – продукт сотрудничества «Фуджи хэви индастриз» (владелец бренда «Субару») и «Тойота мотор». Под капотом заднеприводной

машины урчит двухлитровый оппозитник серии FA от «Субару». Агрегат создан на базе мотора серии FB20. Его особенность в равных значениях диаметра цилиндра и хода поршня (86×86 мм). То есть он более короткоходный, нежели, скажем, японский вариант для двухлитровой «Импрезы» (84×90 мм). А технология прямого впрыска D-4S – тойотовская.

Силовой агрегат установили максимально близко к центру кузова и как можно ниже. Ради этого пришлось даже переделать поддон картера. Естественно, дорожный просвет получился минимальным: 120–130 мм, в зависимости от модификации. А центр тяжести (460 мм) на 30 мм ниже, чем

у «Мазды RX-8», и на 60 мм – чем у «Субару-WRX STI». То есть повороты машина должна проходить с минимальными кренами. Что же, проверим это на дороге, по которой Наполеон, вернувшись с острова Эльба, прошел от Лазурного берега до Гренобля.

НАДЕЖНЫЙ ДРУГ

Сопротивление синхронизаторов механической коробки напомнило «Импрезу WRX». Правда, здесь оно не столь упорное, но все же... Свободный ход педали сцепления длиннее обычного, а рабочий, наоборот, коротковат. Поэтому жму на газ чуть сильнее. Салон наполняется благородным звуком мотора, так что музыку



Смотрите видео
www.zr.ru/a/421872



включать совсем не хочется. Тем более что выглядит аудиосистема, как ностальгия по девяностым. Нет и штатной навигации.

Зато руль такой, как надо. И хват удобен, и кожа рукам приятна. Сначала показался туговатым, но я привык быстро. На узких улицах городка Грас, парфюмерной столицы Франции, BRZ словно тигр в клетке скоростных ограничений. Но эластичность мотора превосходна. На шестой передаче можно разогнаться уже с 1500 об/мин, а с 3000 начинаю ускоряться по-настоящему.

Здесь лучше подходит шестидиапазонный автомат «Айсин». Он, в отличие от механики, ожидаемо добавляет комфорта. Да и на серпантинах хорош, особенно в спортрежиме. Торможение перед шпилькой, переключения вниз с сочными перегазовками, поворот и газ чуть сильнее... На машину точно обратят внимание те, кто любил в «Субару» жесткий спортивный автомобиль. Работа подрулевиками с частыми торможениями двигателем – в радость. Купе пишет повороты как по рельсам. Ну а плотная подвеска... Это истинный спорткар!

❖ Внешность автомобиля не кричащая, но запоминающаяся. Фары – биксенон. Изящные светодиодные «габариты» С-образной формы. Дневные ходовые огни над противотуманками ставят на машины для американского и европейского рынков.

Мы обязательно попробуем его на треке уже в России, как только представится возможность. Там машина, вероятно, раскроется полностью. А пока... На обычных дорогах «Субару-BRZ» очень интересен, но вполне дружелюбен, не стремится поймать водителя в западню его собственных ошибок.

На правах рекламы



LD РАСШИРЯЕТ ГОРИЗОНТЫ СТИЛЯ И ВКУСА

В марте 2012 года марка LD представила новинку LD Club Lounge на российском рынке.

Благодаря инновационному формату пачки, LD Club Lounge одним движением раскроет перед тобой новые грани вкуса и аромата табака высшего качества, а оригинальная темная сигаретная бумага подчеркнет твой стиль и индивидуальность.

Открой свой город с неожиданной стороны вместе с LD Club Lounge!



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



- ❖ Спортивные сиденья, отделанные алькантарой, обтянутый кожей руль с красной прострочкой. Могут же, когда захотят!
- ❖ Главный циферблат – тахометр размечен четко, а вот цифры спидометра мелкие. Хорошо, что есть электронный дублер.
- ❖ Аудиосистема будто из прошлого века. В такой машине место продвинутой мультимедиа-технике с цветным сенсорным дисплеем, камерой заднего вида и штатной навигацией.



Первые спорткупе появятся у российских дилеров в июле (предложат комплектации BRZ и «Премиум»). Говорят о начальной стоимости в 1 600 000 рублей. В активе новинки броский дизайн, приемистый двигатель, выбор трансмиссий и одна

...ГОЛОВНАЯ БОЛЬ

С нею будут жить маркетологи: ведь в России такую же машину будет продавать и «Тойота». Вместе строили, вместе и рынок собираются делить. Внешне BRZ и GT86 различаются шильдиками, формой передних

бамперов да головной оптикой. Правда, говорят еще об иных настройках подвески «Тойоты».

Думаю, разводить братьев-близнецов по рыночным нишам нужно обязательно. «Субару» хорошо бы сконцентрироваться

СПОРТ — ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ

На прошлогоднем автосалоне в Лос-Анджелесе был показан концепт «Субару-BRZ Концепт STI» (на фото). Тормозные механизмы «Брембо», амортизаторы «Бильштайн», карбоновые крыша и капот, различные доработки от «Субару техника интернешнл» (STI). А позже появился «Субару-BRZ GT300», подготовленный для популярного японского чемпионата «Супер GT». Машина класса GT300 (мощность моторов ограничена 300 л.с.) сменит в серии «Легаси В4». Производитель заявил, что минимизирует различия между гоночной и дорожной версиями. Значит, велика вероятность вскоре увидеть наддувные BRZ STI. Судя по всему, 200-сильный мотор обладает внушительными резервами для форсировки.





Way of Life!



SUZUKI SWIFT

ЗаSWIFTись этой весной!

- 7 подушек безопасности
- Пять звезд по результатам краш-тестов EURO NCAP¹
- ABS, EBD, ESP²
- Запуск двигателя без ключа³
- Климат-контроль³
- Круиз-контроль³
- 6 динамиков, MP3, USB



Скидка
50 000
рублей

www.suzuki-motor.ru

1. Европейский совет по промышленно-независимым краш-тестам автомобилей, 2010 г. 2. ESP – зарегистрированная торговая марка Delmia AG. 3. Комплектация SWIFT GLS AT. Реклама. Товар сертифицирован. На автомобиль установлены дополнительные аксессуары по отдельной цене. Предложение действительно с 11.05 по 30.07 по автомобилям Swift 2011 года производства. Предложение ограничено количеством автомобилей на складе у дилера. Подробности на сайте www.suzuki-motor.ru



❖ В топовой версии «Премиум» на передней оси машины 16-дюймовые тормозные диски. В начальной – диски в 15 дюймов.

❖ На «галерке» ожидаемо тесно. Но сиденья сделаны в форме лодочек, так что в скоростных поворотах куртка, брошенная назад, не слетит на пол.

на спортивной составляющей. В этом может помочь концепт BRZ STI. Хотя еще неизвестно, когда он примет очертания серийной машины и примет ли вообще. Но чем больше «Субару» будет отличаться от «Тойоты», чем быстрее сформируется его особый имидж, тем лучше для продаж.

А вот «Тойоте» неплохо бы сместить акценты в сторону комфорта,

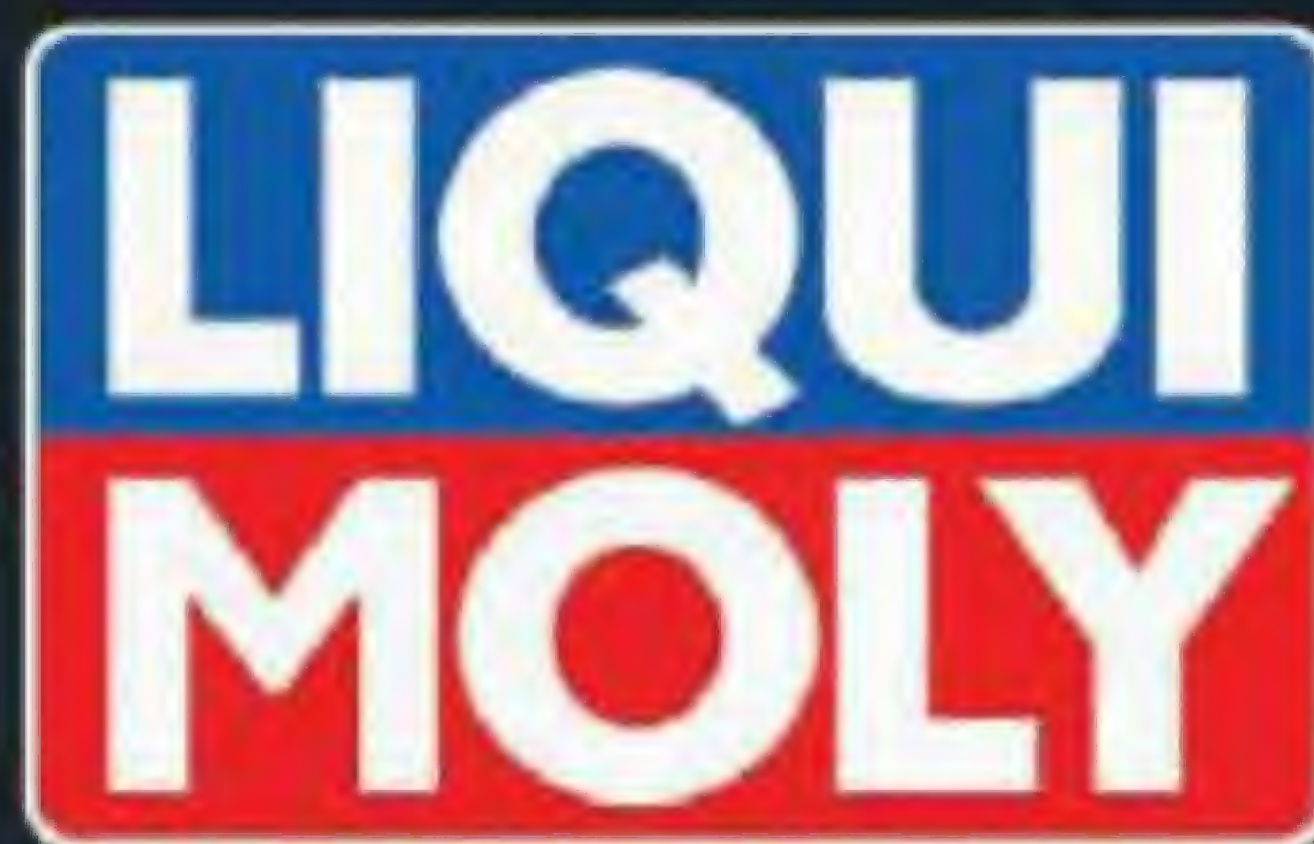
например по ходовой части и настройкам электроусилителя руля. Предложить более дорогие материалы отделки салона, аудиосистему из верхней ценовой линейки. Покупать такую машину станут люди, которым важна мощность, но они не готовы выжимать из автомобиля все соки на треке, предпочитая более комфортное передвижение.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

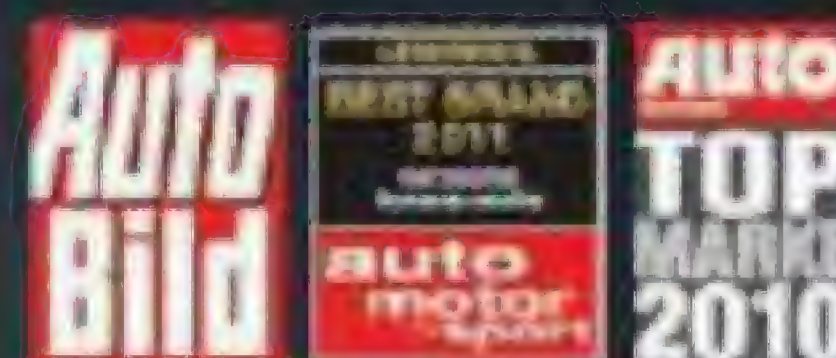
Модель	Subaru BRZ Premium	
	2.0, M6	2.0, A6
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4240/1775/1425/2570	
колея спереди/сзади	1520/1540	
Объем багажника, л	243	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1239	1262
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,6	8,2
Макс. скорость, км/ч	226	210
Топливо/запас топлива, л	A98/50	
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	10,4/6,4/7,8	9,6/5,7/7,1
ДВИГАТЕЛЬ		
	бензиновый	
Расположение	спереди	
Конфигурация/число клапанов	Op4/16	
Рабочий объем, см ³	1998	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	147/200 7000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	205 6400–6600	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	205/55R16, 215/45R17	

У SUBARU БОГАТАЯ СПОРТИВНАЯ ИСТОРИЯ. ХОРОШО, ЧТО ФИРМА ВОЗВРАЩАЕТСЯ К ИСТОКАМ, ХОТЯ И В НОВОМ ДЛЯ СЕБЯ АМПЛУА.





Лучший бренд в Германии*



*Лучший бренд 2012 года в категории «Смазочные материалы» по мнению читателей журналов Auto Bild, Auto Motor und Sport и Auto Zeitung

www.liquimoly.ru

ДВЕ УЛИТКИ ДЛЯ СКОРОСТИ



Основной повод для очередной встречи с флагманским «Опелем» скрыт под капотом – 2-литровый дизель с двойным турбонаддувом. Однако интересные новшества **Кирилл Милешкин** заметил и в салоне.

Не успели мы привыкнуть к постепенному вымиранию атмосферных двигателей, а конструкторам уже мало одноступенчатого турбонаддува. С такими мыслями я устраивался за рулем дизельной «Инсигнии» с гордым шильдиком *BITURBO* на корме.

Не удивило, что при троганье мотор просит помощи педали газа, задыхаясь в экологическом ошейнике, а вот практически полное отсутствие реакции на акселератор в диапазоне 1000–1300 оборотов стало неожиданностью. Зато с полутора тысяч маленькой улитке начинает помогать большая – и настроение тут же меняется. Причем задор не покидает и после того, как отключается первая ступень наддува (примерно на 3000 об/мин). В целом, выбравшись из ямы низких оборотов, двигатель честно везет на все заявленные 195 «лошадей».

С весны этого года для всех полноприводных «инсигний» доступно шасси «Супер Спорт». Пакет, ранее предлагавшийся лишь для версий OPC, включает в себя систему «флекс райд» (FlexRide) с амортизаторами, характеристиками которых управляет

электроника, а также мощные тормоза и передние стойки с отдельными поворотными кулаками. Извилистые, местами совсем не идеальные дороги близ Лиссабона отлично подошли для проверки поведения нелегкой машины. Даже в режиме «спорт» седан ни разу не дал повода упрекнуть подвеску в излишней жесткости и при этом не досаждал кренами. Короткое повизгивание покрышек система стабилизации нештатной ситуацией не сочла. На этом проверки я решил закончить. Сухой шершавый асфальт и шины шириной 245 мм – попробуй разлучи эту парочку в узких закрытых поворотах да еще и при полном приводе!

Переднеприводный универсал к экспериментам располагал в меньшей степени. Сконцентрируюсь лучше на гаджетах, коих в «Инсигнии» 2012 года в избытке. Например, сканер дорожных знаков теперь распознает не только обычные символы, но и вспомогательные таблички и даже подсказки, высвечиваемые на светодиодных табло.

На видеоинформацию, поступающую с камеры «Опель ай» (Opel Eye), ориентируются сразу несколько

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Opel Insignia 2.0 BiTurbo CDTI 4x4

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4830×1856×1498
Колесная база, мм	2737
Колея спереди/сзади, мм	1585/1587
Объем багажника, л	500
Масса снаряженная/полная, кг	1733/2300
Разгон 0–100 км/ч, с	8,9
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Максимальная скорость, км/ч	228
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,6/4,8/5,4

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 143 кВт/195 л.с. при 4000 об/мин, 400 Н·м при 1750–2500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/35R20.

Возросший уровень активной безопасности, четкая управляемость.

Слабая тяга на низких оборотах, высокая цена.



«Вам шашечки или ехать?» – клавиши выбора режимов красноречивы. Кнопка «Эко» активирует систему «старт-стоп».

электронных помощников. Среди них система измерения дистанции. Она включается автоматически на скоростях выше 40 км/ч и показывает расстояние до впереди идущего автомобиля... в секундах. Дело в том, что в некоторых европейских странах за несоблюдение

❖ Интеркулер малой турбины (вверху) одет в рубашку жидкостного охлаждения, поток для большого компрессора охлаждается набегающим воздухом. Блок цилиндров взят от 160-сильной версии мотора и немного доработан.

❖ 20-дюймовые колеса, тормоза «Брембо» с перфорированными дисками – это точно дизельный «Опель»?



дистанции активно штрафуют, а допустимые пределы сближения закон определяет именно в секундах.

Еще один глаз – радар – спрятан за решеткой радиатора. Он предоставляет сведения адаптивному круиз-контролю. Причем даже если последний выключен, водитель остается под присмотром электроники. Почувствовав опасное сближение, она включит зуммер и предупреждающий символ на панели.

Если и тогда водитель не нажмет на тормоз, это сделает за него электроника.

Европейские цены на «Инсигнию» с битурбодизелем уже известны: от 33,4 тыс. евро за переднеприводный седан с механикой. Полный привод и автомат добавляют к стоимости почти 5 тыс. евро! Похоже, «Опель» приближается по ценам к премиум-классу. Поддержат ли это стремление покупатели, в том числе российские, скоро узнаем.

ЗР

На правах рекламы






MVO — крупнейший партнер Continental в России.

Москва: Акулиничевский пр-т, 22, (495) 208-6788 Акулиничевский пр-т, 48, (495) 612-8522 Барышевский пр-т, 112, (495) 635-9611 Волотинский пр-т, 5, (495) 677-1080 Зюльбергер пр-т, 62, стр. 1, (495) 179-4513 Ленинградский пр-т, 36, (495) 156-1795 Лобачевского пр-т, 37, стр. 1, (495) 932-8571 Маршала Рокоссовского пр-т, 27, (495) 191-8144 Мясницкий пр-т, 5, (495) 146-1221 График работы центров: Пн-Пс с 9.00 до 21.00.	Маршала Рокоссовского пр-т, 162, (495) 387-9650 Никитинский пр-т, 76, (495) 912-8893 Пискаревский пр-т, 7, (495) 265-2945 Саввинский пр-т, 1 Б, (495) 307-5415 Славянский пр-т, 15, стр. 2, (495) 123-4301 Суворовский пр-т, 3 А, (495) 426-8352 Удальцова пр-т, 1, стр. 1, (495) 412-8524 Шолоховский пр-т, 79, стр. 1, (495) 460-3785 Ясенева пр-т, 30 Б, (495) 739-9817
--	--

www.mvo.ru
Единый call-центр: **(495) 777-7778**





Вы планируете наступательную игру.



Мы обеспечиваем надежную защиту.

Марка №1 среди автомобильных шин

Торможение, которому нет равных

www.continental.ru

ДУША КОМПАНИИ

В этом году фирма SEAT пообещала показать немало новинок. Первой из них стала «Ибица», с которой познакомился **Юрий Тимкин**. Фото автора.

Во время пресс-конференции сотрудники фирмы всячески подчеркивали свое особо теплое отношение к «Ибике». Постоянно звучали реплики о том, что на эту модель приходится львиная доля продаж, что она, словно фронтмен в музыкальном коллективе, является лицом марки. В общем, несмотря на компактность и внешнюю хрупкость, этот автомобиль давно стал системообразующим для испанской фирмы. Говорим SEAT – подразумеваем «Ибица», и наоборот. Согласитесь, далеко не каждая машина, особенно в этом сегменте, может похвастаться таким признанием.

Автомобиль построен на общей с «Фольксвагеном-Поло» и «Шкодой-Фабия» платформе. Но внешне это совершенно незаметно: «испанец» выглядит совсем по-другому, стремительно и ярко. А после рестайлинга машина стала еще интереснее. Теперь она смотрит на дорогу новыми, прищуренными фарами (в дорогих комплектациях – со светодиодами), чуть компактнее стала радиаторная решетка. Бамперы же, напротив, раздались, отчего машина прибавила в длину 9 мм. Вроде бы ничего принципиально нового, но при этом воспринимаешь «Ибицу» как абсолютно новую модель, тем более что SEATы в России крайне редки. Вот и смотришь на показанную в 2008 году «Ибицу» с особенным интересом. Типов кузова, кстати, у нее три: трех- либо пятидверный хэтчбек, а также универсал.

Первым делом прокачусь на стильной и спортивной по духу трехдверке. Ныряю в салон, пристегиваюсь,

попутно отметив, что ремень по высоте не регулируется. Уж это при модернизации могли бы добавить. Ведь появилась же мягкая отделка передней панели! Новую баранку тоже хотел было покритиковать: не обнаружил кнопок управления магнитолой, – однако, как оказалось, этот блок притаился за рулем. Еще одно нововведение в глаза не бросается, но очень полезно: объем бардачка увеличен с 4,6 до 10,7 л. А его крышка с внутренней части выполнена в виде органайзера – можно много чего разместить, причем упорядоченно.

Спустя секунду после поворота ключа мерно затарахтел 1,6-литровый турбодизель (на нашем рынке его не будет). Вибрации, конечно, в салон проникают, но не раздражают. Зато какая тяга: с места можно трогаться, почти не касаясь акселератора. Хотя, конечно, настоящий напор идет с 2000 об/мин – машина лихо летит, подначивая водителя приятным рыком.

Вообще, у «Ибицы» явно спортивный характер: тугий руль, плотная подвеска, серьезных усилий (по меркам малолитражек, конечно) требует и сцепление. Ей-богу, чувствуешь себя словно в маленьком спорткупе!





❖ Интерьер выполнен в более раскованном стиле, нежели у соплатформенных «Поло» и «Фабии».



❖ Стрелки приборов в нулевом положении смотрят вниз, как у спортивных машин.

❖ Передняя панель отныне покрыта мягким пластиком. Приятно.

ПЛЕМЯ МОЛОДОЕ

Компания SEAT по автомобильным меркам достаточно молодая – образована в 1950 году. Первое время она производила автомобили «Фиат». В 1980-е годы пути-дорожки с итальянцами разошлись, однако без сильного партнера испанцы продержались недолго: вскоре их прибрал «Фольксваген». С тех пор вся техническая начинка машин немецкая (что сам производитель не устает подчеркивать, ведь это гарантия качества и надежности). Самостоятельно разрабатывают только дизайн.

СЕАТы до последнего времени в нашей стране продавали дистрибьюторы, не относящиеся напрямую к группе «Фольксваген», и только в этом году образовано российское представительство фирмы. Значит, наш рынок признан перспективным. Испанцы со временем намерены продавать в России не менее 20 000 машин в год. В качестве преимуществ своих моделей они приводят невысокую стоимость эксплуатации (к примеру, представительство рекомендует дилерам удерживать цену нормочаса ниже, чем на шкодовских сервисах).

На правах рекламы

The car configuration, features.



GARMIN®

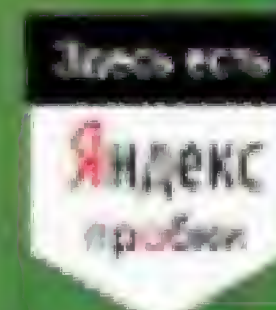
УСПЕЙ НА ИГРУ!



СЕРИЯ NUVI / НЮВИ

Автомобильные навигаторы Garmin:

- К ЧЕ 2012 по футболу подготовлены карты Польши, Украины и путеводитель по местам спортивных мероприятий
- Покажут, как лучше объехать пробки в Москве, Санкт-Петербурге и других городах России
- Содержат карты всех регионов России с детальным покрытием и более 190000 населенных пунктов
- Голосовое управление навигацией, фотореалистичные 3D развязки
- Возможно приобрести карты практически всего мира



Подробнее на сайте www.garmin.ru

И управляемость славная: благодаря системе XDS, имитирующей блокировку дифференциала, машина проходит повороты быстро и в то же время безопасно. Нарекания вызывала только работа 5-ступенчатой механической коробки с длинными ходами рычага и неважной избирательностью.

Та же особенность коробки проявилась и в версии с 1,2-литровым

наддувным бензиновым двигателем серии TSI. Зато сам мотор порадовал бесшумной работой и нахрапистым разгоном. За который, правда, приходится расплачиваться повышенным расходом топлива. При равной с дизелем мощности (105 л.с.) у меня вышло почти 10 л/100 км против 6 л солярки. Но у нас именно этому мотору надлежит стать самым популярным



Сзади обновленную версию можно опознать по фонарям со светодиодами.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SEAT Ibiza 1.2 TSI

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	4034×1693×1428
Колесная база, мм	2685
Колея спереди/сзади, мм	1465/1467
Объем багажника, л	284
Снаряженная масса, кг	1095
Разгон 0–100 км/ч, с	9,8
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо/запас топлива, л	A91–95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,8/4,5/5,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,2 л, 77 кВт/105 л.с. при 5000 об/мин, 175 Н·м при 1550–4100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 185/60R15.

ЦЕНА: 599 990 руб.

Стильная внешность, богатая отделка, неплохая управляемость.

Дорого!

в гамме. Базовую 86-сильную «Ибицу» предложат только в начальных уровнях оснащения. А версия с флагманским 150-сильным двигателем пойдет в спортивном исполнении FR и будет стоить 900 000 рублей. Так что промежуточный вариант – оптимальный.

ЗР

СОВРЕМЕННЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД SEAT



SEAT Mii

Миниатюрный хэтчбек построен на общей платформе с «Фольксвагеном-Ап» и «Шкодой-Ситиго». На российском рынке продавать не будут.

SEAT Toledo

Пока концепт, но к концу года встанет на конвейер. Двойник грядущей «Шкоды-Мишн L» построен на платформе седана «Поло». Теперь понятно, почему испанцы не исключают, что новый «Тоledo» будут выпускать и в России.



SEAT Leon

В основе – платформа «Гольфа». Предлагают исключительно с кузовом хэтчбек. В настоящий момент – самый популярный SEAT в России. В следующем году появится новое поколение.

SEAT Alhambra

Полноразмерный минивэн на пять или семь мест испанцы собираются выпустить на российский рынок (родственному «Фольксвагену-Шаран» официальные поставки в РФ не предстоят). Произойдет это не раньше, чем через полгода.



SEAT Altea/Altea Freetrack

Однообъемник представляет собой нечто среднее между компактвэном и хэтчбеком гольф-класса. В полноприводной версии с пластиковым обвесом кузова позиционируют как соперник кроссоверам. У нас продают только последний вариант.

SEAT Exeo

В основе – «Ауди-А4» прошлого поколения. Предлагают в вариантах седан и универсал. В Россию поставлять не планируют, так как вскоре снимут с производства.



Кредитные
карты

Ставка меньше —
покупок больше!



Всего 19%

Преимущества Классической
кредитной карты VTB24:

- Низкая процентная ставка 19% годовых
- Кредитный лимит до 300 000 руб.
- Беспроцентный период кредитования до 50 дней

Ставки снижены по всей линейке кредитных карт VTB24!

8 800 100-24-24

(звонок по России бесплатный)

www.vtb24.ru



VTB24

Большое преимущество

Для Классической карты VTB24. Максимальный размер кредита — 300 000 руб. (кредитное решение принимается на основании финансового положения заемщика). ставка — 19% годовых, 5% минимальный платеж, комиссия за снятие наличных — 4,9%, годовое обслуживание — 750 руб. Подробности по телефону 8 800 100-24-24 или на сайте. Банк VTB 24 (закрытое акционерное общество). Генеральная лицензия Банка России № 1623. РЕКЛАМА.

ИГРЫ С АВТОМАТАМИ

Полку компактных седанов прибыло – встречайте новейший «Шевроле-Авео». Объедет ли он корифея этого класса «Рено-Логан», утрет ли нос пижону «Киа-Рио»? **Михаил Гзовский**, тест-группа и фотограф **Александр Батыру** готовы поделиться своим мнением.







Renault Logan

Седан, ориентированный на страны третьего мира, представлен в сентябре 2004 года под маркой «Дачия». С 2005-го модель собирают на московском «Автофрамосе». В 2010 году машина претерпела рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,4 и 1,6 л (75, 85, 102, 103 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

Authentique, Expression, Silverline, Prestige.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км либо 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

338 000–485 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, 103 л.с., автомат, Prestige, 535 500 руб.

Chevrolet Aveo

Модель появилась в 2002 году и стала первой разработкой новоиспеченного концерна «Джи-Эм-Дэу». Второе поколение дебютировало в 2010-м в Париже. В середине текущего года машину начнут собирать в Нижнем Новгороде – на ГАЗе.

ДВИГАТЕЛЬ:

бензиновый, 1,6 л (116 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:

механическая 5-ступенчатая, 6-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: LS, LT, LTZ.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ:

гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

444 000–556 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, 116 л.с., автомат, LT, 551 000 руб.

Kia Rio

Российская модель не имеет ничего общего с одноименной машиной, поставляемой на европейские рынки. С конвейера завода «Хёндай» под Санкт-Петербургом сходит аналог модели K2 для китайского рынка, впервые представленной весной 2011 года на автосалоне в Шанхае.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,4 и 1,6 л (107 и 123 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

Comfort, Luxe, Prestige, Premium.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 5 лет или 150 000 км, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 147 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

469 900–659 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, 123 л.с., автомат, Premium, 659 900 руб.



СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

Помните, как начинался «Логан»? Автомобиль анонсировали как прорыв: другую вполне современную машину за 7000 евро тогда, в начале 2000-х, в Европе было не сыскать. Но «Логан» образца 2011 года – это совсем другая песня: цены подросли, зато аскетичный дизайн подправили, салон освежили, поменяв приборную панель и обивки дверей; даже появились элементы пролетарского шика – например, подогрев сидений.

Но общее ощущение не изменилось: дешевле не придумаешь. Об этом кричат кривенькие зазоры дубовой пластмассы, заглушки в ручках передних дверей и куцые сиденья. Усугубляется картина эргономическими нюансами: клаксон включается кнопкой в торце подрулевого рычажка, днем в зеленые пиктограммы на приборном

щитке приходится напряженно всматриваться, управление печкой спрятано за селектор автомата. Да и само отопление работает небрежно – добиться нужной температуры так и не получилось.

Все звуки в машине прослушиваются великолепно. Вот с грохотом гильотины опустились кнопки блокировки дверей, вот отчаянно зажужжал мотор омывателя. Заглушить их в силах разве что неважно звучащая магнитола «Блаупункт», за которую, между прочим, просят 9000 рублей.

«Рено» больше хочется сравнить с «Шевроле-Авео» первого поколения, тем, который продавался в Европе под именем «Калос» – по-гречески, между прочим, «прекрасный». Новый «Шевроле» хоть и не «Калос», но в чем-то действительно прекрасен. Первое, на что обращаешь внимание, – забавные приборы в мотостиле. Правда, они

не очень вяжутся со строгим профилем самой машины. По бокам центральной консоли торчат удобные ниши-«уши» для мелочовки, симпатичны «вентилляторы» дефлекторов на панели – нарядно! И, что еще важнее, удобно.

Очень понравилось сиденье с поясничным подпором и большими диапазонами регулировок, в том числе по высоте. Руль удачного сечения перемещается и по углу наклона, и по вылету, поэтому на водительском месте гарантированно устроится не только высокий глава семейства, но и его хрупкая половинка. А еще удобные подстаканники, два бардачка, очечник... Всё как у взрослых!

Но «Киа» еще моднее, особенно в выбранном нами нескромном варианте. Интерьер, как и внешность, здесь явно кроили под мужской вкус. Приборы «Супервижн» с автоматической

RENAULT LOGAN



❖ Оранжевый монитор в комбинации приборов навязчиво светит вечером, а белые шкалы и зеленые пиктограммы плохо читаются в солнечную погоду.

❖ Интерьер «Логана» не так давно освежили, но ощущение дешевизны не исчезло.

❖ Кнопки стеклоподъемников расположены на центральной консоли, и к ним приходится тянуться.



CHEVROLET AVEO



❖ Приборы, оформленные в мотоциклетном духе, поначалу удивляют, однако вполне удобны.

❖ В «Шевроле» после «Рено» настроение более радужное, а его эргономика на порядок лучше.

❖ В ночи салон подсвечен голубым, а этот цвет не самый спокойный для глаз.



KIA RIO



❖ Одно из лакомств, которые вы получите, выбрав «Киа» в комплектациях «Престиж» и «Премиум», — шикарные приборы «Супервижн».

❖ «Киа» в топовой комплектации радует кожаной отделкой козырька над приборами, а также руля. Но регулируется последний только по углу.

❖ Благодаря штатной навигации с удобным интерфейсом потеряться в незнакомой местности сложно.





- ❖ Только в «Логане» на заднем диване относительно удобно разместятся трое взрослых.
- ❖ Медлительный четырехступенчатый автомат в сочетании с вялым мотором устроит лишь непритязательных покупателей.
- ❖ Огрехи сборки не добавляют энтузиазма, особенно если учесть, сколько стоит самая богатая комплектация.



- ❖ «Авео»: переключать передачи качающейся клавишей неудобно.
- ❖ На «галерке» даже два пассажира задевают друг друга локтями.



- ❖ Водительское сиденье понравилось неплохой боковой поддержкой.
- ❖ Ступенчатая регулировка спинки не позволяет точно выставить угол наклона.



- ❖ Удивительно: цифры говорят, что «Рио» теснее «Авео», а на деле наоборот! В «Киа» ровный пол, и потому ехать втроем здесь худо-бедно можно.
- ❖ Автомат «Рио» бесхитростен, но свои четыре передачи перебирает плавно и без сумбура.
- ❖ Систему стабилизации можно отключить, но тогда бороться с тенденцией заноса задней оси придется самостоятельно.





регулировкой яркости красивы и не утомляют глаз, а стрелки элегантно оббегают шкалы при старте мотора, – пускается он в этой версии, кстати, кнопкой. Консоль венчает 7-дюймовый сенсорный экран высокой четкости. Такой украсил бы и машину классом выше. На него среди прочего выводятся и данные навигации. Передняя панель из жесткого пластика, но козырек над приборами оторочен кожей, как и хваткий руль. Климат-контроль работает на пятерку, USB-разъем открывает возможность проигрывать музыку всех ходовых форматов – классно. Правда, все это богатство доступно лишь в комплектации «Премиум».

А как обстоит дело с комфортом и практичностью?



❗ Как ни удивительно, багажник «Рено» оказался менее вместительным на фоне конкурентов. Пружины крышки слабоваты.

МУФТА СВОБОДНОГО ХОДА

С точки зрения шумоизоляции «Логан» не подарок: поскрипывает на кочках, ветер свистит в зеркалах, заунывно поет мотор. Но таксисты искренне любят эту машину: ей многое прощают за два жирных плюса. Во-первых, подвеска. Модели, которые сочетали бы великолепную плавность хода с железобетонной непробиваемостью, можно перечислять по пальцам. Во-вторых, салон. Удачная компоновка и высокая крыша позволяют сесть, не втягивая голову в плечи. Причем и на задний диван запрыгиваем без проблем. Конечно, в классе компактных авто рассчитывать на королевский прием пятерых путешественников наивно, но «Логан» справляется с этой задачей лучше конкурентов.



❗ В активе «Авео» солидный объем, но большие колесные арки мешают перевезти, например, детскую коляску.

Наша команда единогласно выбрала «Рено» для перемещения от полигона до гостиницы.

Заодно оценили багажник: его объем, безусловно, больше среднего-статистического. Но будьте начеку: порезать руку о не прикрытое железо изнанки – пара пустяков. Слабоваты и пружины крышки. Если открыть ее резко, то она не зависнет в верхнем положении и на обратном ходу может крепко отомстить. Нужно взять лыжи? Их «Логан» на борт не примет – спинка заднего дивана у модели закреплена намертво.

Посмеивались над «Логаном»? Получите «Авео». Непринужденно попасть на заднее сиденье не выйдет: сильно наклоненная стойка целится в висок. Даже если сзади сидят только



❗ Чемпион по практичности – «Киа»: мы намерили 440 л полезного объема против 416 л «Шевроле» и 392 л у «Рено».

В ДВОЙНОМ ОБЪЕМЕ

Пока тест-группа выставяла экспертные оценки, Михаил Кулешов и Константин Якубов (фото) знакомились с хэтчбеком «Киа-Рио». Двухобъемник на 250 мм короче седана и практически полностью повторяет геометрические размеры двойника – хэтчбека «Хёндай-Солярис». Но благодаря более удобному дверному проему в «Киа» легче доступ в багажное отделение. Да и по заявленному объему он немного больше, чем у «Хёндай».

Всегда можно сложить задний диван в пропорции 40:60, так что перевозка длинномеров не проблема. Чтобы не быть голословным: я уложил в машину велосипед BMX

в сборе, сложив лишь часть заднего дивана и усадив еще двух пассажиров.

Цены на хэтчбек «Рио» начинаются с отметки 479 900 рублей (то есть он на 10 000 рублей дороже одноименного седана) – во столько оценивают машину с 1,4-литровым двигателем и 5-ступенчатой механикой. Топовая модификация (669 900 рублей) оборудована 1,6-литровым мотором, 4-ступенчатым автоматом и оснащена весьма достойно. В каком объеме получить «Рио» – «двойном» или «тройном», отныне личное дело каждого. Я выбираю двухобъемник в максимальной комплектации и с автоматом.



двое, они касаются друг друга локтями. Ну а третий тут и вовсе лишний. А ведь «Авео» почти на десяток сантиметров длиннее «Логана»! Куда же они пошли? На багажник: он превосходит реношный на 24 л. Но большие колесные арки мешают рациональному размещению поклажи. Зато здесь всегда можно сложить спинку.

В движении «Шевроле» практически не уступает «Рено» в комфорте, притом надежнее держит прямую и меньше склонен к качке. Подвеска чуть менее стойкая к выбоинам, но, с учетом образцовой управляемости, эту придирку мы решили не отражать в балльной оценке. А вот двигатель, даром что везет гораздо резвее, шумноват.

«Киа» демонстрирует почти европейскую школу: минимум раскачки, плотное прохождение неровностей, осязаемый пересчет стыков. Черной весенней ночью в черной весенней луже «Рио» вздрогнул и от нокаута – подвеска гулко замкнулась на ходе сжатия. Впрочем, не надо сбрасывать со счетов 16-дюймовые шины против 15 дюймов у оппонентов.

Зато по части акустического комфорта «Киа» впереди: мотор звучит почти благородно, аэродинамика на уровне, даже двери закрываются с приятным чмоком. В общем, путешествовать на дальние расстояния

по хорошим шоссе в «Рио» одно удовольствие. Да и пассажиры не в накладе: рассядутся не так шикарно, как в «Логане», но гораздо лучше, чем в «Авео». Чемоданов в «Рио» и вовсе влезет рекордно много. Так что стильность здесь только дополняет практичность!

А кто из этой компании лучше в движении?

КИК-ДАУН

У всех трех машин автоматическая коробка передач. Начнем, пожалуй, с «Логана». Его мотору добавили... одну лошадиную силу – вероятно, с целью компенсировать обычный проигрыш в динамике машинам на «ручке». По ощущениям, однако, двигатель словно лишили десятка сил, настолько вяло стартует автоматический «Рено». Да и ватная педаль газа хоть и сглаживает рывок при старте, но совсем не способствует улучшению динамики. Продолжаем ускоряться. Коробка мягко и почти незаметно доходит до четвертой передачи, двигатель на магистральной скорости завывает на отметке 3000 об/мин. В таком режиме маршрутный компьютер заявляет средний расход 8,4 л на сотню. А если пошустрее? Рваная городская езда с педалью в полу моментально повышает расход до 12 л – уже многовато. Но топтать педали на «Логане»



ПОДХОДЯЩИЕ МАСЛА

для KIA RIO с двигателем 1.6

в соответствии с предписаниями производителя специалисты Total рекомендуют:

Моторное масло
Total QUARTZ INEO MC3 5W-30



- Специальная формула масла позволяет ему эффективно работать при различных температурных режимах. Подходит для всех современных многоклапанных двигателей, в том числе турбированных и с прямым впрыском.
- Увеличивает срок службы систем каталитической обработки выхлопных газов.
- Может применяться в наиболее сложных условиях эксплуатации, подходит для всех стилей вождения, особенно спортивного и высокоскоростного.

Стандарты:

• ACEA C3, API SM/CF

Одобрения производителей:

- MB MB 229.51,
- BMW LL-04
- VW 502.00/505.01
- Соответствует требованиям KIA, GM-LL-A/B-025.

Обращаем внимание, что при решении вопроса о выборе смазочного материала для каждого конкретного применения необходимо руководствоваться рекомендациями производителя техники и его официальных представителей.

Подробнее информации:
www.total-lub.ru





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	RENAULT LOGAN	CHEVROLET AVEO	KIA RIO
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4288/1740/1534/2630	4399/1735/1517/2525	4370/1700/1470/2570
колея спереди/сзади	1480/1470	1498/1495	1495/1502
Объем багажника, л	510	502	450 (VDA)
Радиус поворота, м	5,30	5,03	5,20
Масса снаряженная/полная, кг	1165/1600	н.д./1619	1218/1565
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	11,7	11,2
Максимальная скорость, км/ч	175	186	180
Топливо/запас топлива, л	A92–95/50	A95/46	A95/43
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,8/6,7/8,4	9,9/5,5/7,1	8,6/5,2/6,5
Выбросы CO ₂ , г/км	–	167	–
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Конфигурация/число клапанов	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Рабочий объем, см ³	P4/16	P4/16	P4/16
Степень сжатия	1598	1598	1591
Мощность, кВт/л.с.	9,8	10,8	10,5
Крутящий момент, Н·м	75/103 при 5750 об/мин	85/116 при 6000 об/мин	90,4/123 при 6300 об/мин
	145 при 3750 об/мин	155 при 4000 об/мин	155 при 4200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	A6	A4
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,72/1,50/1,00/0,71/–/–/2,05	4,45/2,91/1,89/1,45/1,00/0,74/2,87	2,85/1,58/1,00/0,69/–/–/2,18
Главная передача	3,65	3,72	4,04
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	185/65R15	195/65R15	195/55R16

не хочется. Переход на пониженные передачи происходит с рывками и очень неторопливо, обгон на трассе вообще превращается в проблему. Лучше поберегите бензин и нервы.

Даже самые дорогие «логаны» не оснащены системой стабилизации, поэтому шустрить нужно аккуратно. Ведь «Рено» – король заносов. Чуть что, машина закидывает корму, а вы наматываетесь на «длинный» руль, пытаетесь понять, на каком сейчас обороте руки и куда смотрят колеса.

«Шевроле» щеголяет аж шестью передачами в автомате! Но обольщаться ими не стоит. В спокойном темпе коробка работает почти безупречно: старт расторопен, смены передач едва различимы, на высокой скорости экономичная последняя передача держит стрелку тахометра почти на холостых оборотах, экономя топливо, однако стоит подстегнуть машину, как электроника начинает сбивать гидравлику с толку, судорожно подтыкая пониженные передачи. Можно конечно, перейти в ручной режим, но клавиши на торце селектора «Авео» – это что-то с чем-то. Совсем неудобная система!

Вести «Шевроле» по весеннему ледку одно удовольствие. Великолепно настроенный гидроусилитель и почти нейтральная поворачиваемость делают этот процесс предсказуемо спокойным. А случись что, в бой вступит неотключаемая система стабилизации.

ИТАЛЬЯНСКИЙ ТЕМПЕРАМЕНТ ВАШЕГО ДОМА



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ
ВОДОНАГРЕВАТЕЛЬ
VELIS PLUS

ВОДОНАГРЕВАТЕЛИ
ГАЗОВЫЕ КОТЛЫ
СОЛНЕЧНЫЕ ПАНЕЛИ
WWW.ARISTON.COM



ARISTON





ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L ₁ мм	L ₂ мм	H ₁ мм	H ₁ мм	H ₂ мм	B ₁ мм	B ₂ мм	L _{3min/max} мм	B _{3min} мм	H ₃ мм	H ₄ мм	V _{баг.} л	M ₁ кг (%)	M ₂ кг (%)	M (M ₁ +M ₂) кг	h ₁ мм	h ₂ мм
RENAULT LOGAN	920–1025	645–865	1200	1010	960	1385	1410	1015	1020	570	435	392	741 (63)	439 (37)	1180	160*	225
CHEVROLET AVEO	990–1185	590–830	1220	1005	935	1365	1335	1015/1780	975	565	450	416	767 (61)	486 (39)	1253	130*	205
KIA RIO	990–1180	575–820	1195	1030	930	1360	1325	1010/1830	1040	560	450	440	690 (59)	476 (41)	1166	160	220

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
RENAULT LOGAN	7	8	8	8	9	8	7	7	7	7	9	7	9	8	8	7,8
CHEVROLET AVEO	9	9	8	8	7	9	8	8	9	7	9	8	8	8	7	8,1
KIA RIO	8	8	8	9	8	10	9	7	8	9	8	9	8	9	8	8,4

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

«Рио», как и Logan, оснащен четырехступенчатой трансмиссией, причем она еще и без ручного режима: вы можете лишь отсечь две высшие передачи. Схема из девяти... Но в очередной раз убеждаюсь, что лучшее – враг хорошего. Эта коробка всегда включает именно ту передачу, которую ждете. Однако при активной езде она будто спит. Впрочем, разработчики «Рио» явно делали упор на экономичность, о чем свидетельствует одобрительно моргающий зеленым при неспешной езде индикатор Eco. Машина и впрямь молодец: средний расход менее 9 л в городе – достойный показатель.

Под стать и управляемость – чуть лучше, чем у «Авео», и тоже без неприятных сюрпризов: мягкое скольжение передней осью и плавное гашение сноса системой стабилизации, которую при желании можно полностью отключить.

Итак, три седана, три мира. На мой взгляд, «Рено-Логан» притягателен доступностью, а дорогие комплектации сводят всю экономию на нет. «Рио» же, напротив, подстегивает потратить на себя больше. В итоге за него можно выложить сумму, как за два «пустых» «логана»! А может, не кидаться в крайности и выбрать демократичный «Авео»? Есть над чем подумать, не так ли?

ЗР



Михаил Гзовский:

«Несмотря на второе место в тесте, «Авео», на мой взгляд, стоит на пару ступеней выше своих конкурентов (и не только по числу передач в коробке!). Он современен, хорошо подходит для России, а цена вполне адекватна».

Чемодан денег В ПОДАРОК!



www.uzdaewoo.ru

центр информационной поддержки:

8 800 100 00 09

Представительство в странах СНГ

Представительство в **Украине**: (044) 207-40-00

Представительство в **Казахстане**: (727) 251-68-96, 250-35-86

Представительство в **Белоруссии**: (017) 245-56-33

Представительство в **Армении**: (+374410) 20-96-61, 30-96-64

Представительство в **Азербайджане**: (+99412) 408-36-90, 408-36-86

Представительство в **Молдове**: (+37322) 58-11-60

Представительство в **Грузии**: (995) 857-43-83-84, 858-34-93-97

Представительство в **Киргизии**: (831) 265-89-3

Представительство в **Туркмении**: (+99312) 43 61 88

Новые седан и хетчбэк Honda Civic

РАЗНОСТЬ ХАРАКТЕРОВ



- Яркий аэродинамичный дизайн, созданный инженерами Формулы-1
- Мощный и экономичный двигатель 1.8 i-VTEC с системой Econ (142 л. с., 4.9 л/100 км)*
- Один из самых просторных и легко трансформируемых салонов в классе с системой Magic Seats**
- Интеллектуальные системы для вашей безопасности и комфорта***
- Идеальный баланс спортивности и комфорта за счет улучшенной подвески и шумоизоляции

* Данные приведены для загородного цикла для версии Civic хетчбэк 6MT LifeStyle, реальный расход может отличаться от указанного

** Система Magic Seats (Волшебные сидения) доступна только для Civic хетчбэк

*** ABS, ESP, BA, VSA, система помощи при торможении (Hill Start Assist), адаптивный электроусилитель руля (EPS), система контроля давления в шинах (DWS), фронтальная, боковая подушка и шторки безопасности, Интеллектуальная мультимедиа (HMD) TFT



HONDA
The Power of Dreams



ЕДИНСТВО ИННОВАЦИЙ

Представляем новое поколение Honda Civic. Долгожданные седан и хэтчбек Honda Civic воплотили в себе последние технологические инновации Honda. Их аэродинамический дизайн не оставит равнодушным никого и подчеркнет Вашу индивидуальность, а уникальное сочетание мощности и экономичности подарит Вам максимальное удовольствие от вождения.

Как ведет себя призовая «Гранта»? Какие рассказы номинировались на премию «Автомобиль за миллион рублей»? Может ли дизель работать на авиационном керосине? Заезжайте в наш почтамт – узнаете!

ТОЛЬЯТТИ – МОСКВА: ОСЕДЛАВ ПРИЗ

Призовые «гранты» от ЗР обрели своих владельцев и разъехались по домам. О первых впечатлениях рассказывает один из триумфаторов – **Владимир Балыков**.



Выехали из Тольятти в 8.30 утра и через восемнадцать с половиной часов, пройдя 1100 км, были дома. Любопытно, что за все время сотрудники ГИБДД остановили только один раз, в Самарской области, – при том что машина новая и без номеров!

Вроде бы ничего не отвалилось и не вытекло. Правда, на скорости четко слышен посторонний шум механического свойства, источник пока неясен. То ли какой-то кожух не прикручен, то ли коробка гудит... Не отрегулированы форсунки для подачи воды на стекло. Капот болтается в закрытом состоянии вверх-вниз (примерно на 3 мм). Еще дурит замок водительской двери: первую ночь машина простояла возле гостиницы открытая.

Свои впечатления от модели разделил на две главы: «Не понравилось» и «Понравилось». Буду сравнивать «Гранту» со своей «Фабулой», которой уже восьмой год.

НЕ ПОНРАВИЛОСЬ

1. Красивые крашенные бамперы без резиновых вставок. Я предпочел бы некрасивые, зато практичные и дешевые (на случай замены). А уж если АВТОВАЗ делает крашенные бамперы,

пусть вставляет в них резиновые отбойники, да и резиновый фартук снизу (как у некоторых иномарок) не будет лишним.

2. Нет указателя температуры охлаждающей жидкости. Можно было бы использовать хоть жидкокристаллический экран. За эту экономию мы еще не раз вспомним родной АВТОВАЗ. На «Фабуле» я еще дополнительно поставил лампочку включения электро-вентилятора и полностью контролирую работу системы.

3. В салоне нет ручек с крючками – ни одежду повесить, ни ухватиться при посадке-высадке пассажира. В России эта опция востребована. На всех предыдущих моделях ВАЗ она присутствовала. К сожалению, самостоятельная установка проблематична.

3. Нет плафона освещения заднего сиденья. Сигнализатор на приборной панели информирует только о водительской двери (глупая опция: мне надо знать о пассажирских дверях – своя-то рядом, всегда могу ее проверить визуально). Буду проводить свет и ставить выключатели на двери.

4. Работа центрального замка и его привод. Либо закрыты, либо открыты все двери – подарок для жуликов! Кнопка управления замком расположена неудобно, особенно тяжело ее вытаскивать. Буду всё переделывать при установке сигнализации.

5. Ворсистое покрытие на полу вечно грязное, сырое и вонючее, усиливает коррозию пола. Лучше бы клали резиновые коврики или закрывали пол пластиковыми корытцами. На «Иже» я подобное хозяйство выбросил, положил на пол съемную «шумку» и резиновые коврики. Сделаю так же.

6. Обогрев заднего стекла есть, но слабый. На «ижики» результат виден через минуту, а тут и через пять – еле заметно. Выход – включать печку и открывать стекло.

7. Только в одном фонаре есть секция для заднего хода. Установим парктроник и, возможно, еще фонари, иначе заднему бамперу хана.

ПОНРАВИЛОСЬ

1. Мотор. Тянет с низов, после 2500 об/мин просто ураган! Хорошее впечатление немного портит электронная педаль газа, но таковы уж современные тенденции.

2. Тормоза. Единственный негатив – писк при торможении. Но все равно зачет.

3. Ходовая. Работает деликатно, надежно сопротивляясь всем сюрпризам на дороге. Ни разу не сработала на пробой, создает неплохой комфорт пассажирам.

4. Фары. Яркий свет, четко видны границы светового пучка при включении ближнего. Но хочется, чтобы светили чуть подальше (регулятор в крайнем положении). К дальнему никаких претензий.

5. Зеркала. Жаль, нет обогрева, но я не знаком с этой опцией, поэтому ее отсутствие для меня не критично. Сначала не удавалось настроить левое зеркало – хода регулировки не хватило, но потом все стало нормально (то ли сиденье просело, то ли зеркало надо чуть пальцем утопить).

6. Проходимость. Большой дорожный просвет, длинноходная подвеска, умеренные свесы кузова – почти внедорожник.

7. Сиденья. Восемнадцать часов провел в них с комфортом.

8. Багажник. Он просто огромен!

9. Интерьер салона, передняя панель. Все по-взрослому, строго, как у более дорогих машин.

10. Внешний вид. Достоинно выглядит в потоке. Особенно это заметно на фоне «Калины».

ИТОГ

«Гранта» оставила о себе хорошее впечатление. Большинство замечаний устраним своими силами, сделаем машину под себя. Здесь есть где разгуляться фантазии и желаниям. Если бы встал вопрос, купил или не купил бы я такую за свои деньги, теперь отвечу – да!

Удачи всем зарулевцам!

Как известно, наш конкурс для подписчиков, объявленный в ноябре 2011 года, завершен – автомобиль за миллион рублей обрел владельца. Но это не значит, что остальные пять с лишним тысяч присланных рассказов не представляли интереса. Некоторые из них предлагаем вашему вниманию.

АВТО ЗА МИЛЛИОН

Полный привод при полной луне

«Ниссан Х-Трейл» – полноприводное и надежное авто. Мы живем на Камчатке, с моноприводом и низкой посадкой здесь с асфальта не съехать. А ведь у нас зимой полно снега, ну а летом – труднопроходимых дорог. Наш дом в 40 км от краевого центра. Отсутствие автомобиля – проблема: ни стройматериалы не привезти, ни бытовую технику.

Неподалеку от нас вулкан Корякский. Высота – 3600 м. Выдает порой такие картины – залюбуешься: его тень падает на многоярусные облака и получают образы еще двух, а то и трех

вулканов... В сентябре и марте траектория восхода Луны проходит над вершиной, в какой-то момент полная круглая Луна, как колобок, ложится на его макушку!

А какое впечатление производит океан на восточном побережье! Гул, исходящий от него, открывающийся простор – вот где мощь и энергия нашей планеты. Это надо видеть! Приезжайте к нам, дорогие автолюбители, – не пожалеете!

*Николай Пономарев,
село Центральные Коряки, Камчатский край*

Любовь с первого года

Я выбрал «Тойоту-RAV4», поскольку считаю ее наиболее приспособленной к суровым условиям эксплуатации в нашей уральской глубинке, где дороги не ремонтируют со времен распада СССР, качество топлива крайне низкое да еще и климат не балует. А любовь к автомобилям у меня проявилась в самом раннем детстве (было мне около года!). Родители до сих пор вспоминают, как однажды силились уложить меня спать – а я кричал и плакал, поскольку говорить еще не мог. Стандартные приемы не помогали до того момента, как они поменяли мне одеяло с цветочками на другое, где были изображены машинки! Подействовало – я уснул счастливым, и в дальнейшем родители этой уловкой часто

пользовались. А спустя четыре года дед посадил меня за руль «уазика» (на колени к себе, конечно же, – нажать на эти педали у меня не хватило бы сил, даже если бы дотянулся)... И именно этим он навсегда определил мои детские ценности.

В свои 34 года я давно перестал верить в удачу и сказки со счастливым концом, но в конкурсе все же принимаю участие! Зарплата преподавателя вуза (не московского) делает несбыточной мечту об идеальном авто: небольшом, но вместительном, современном и надежном, комфортном и не обременительном в содержании... Таким, на мой взгляд, и является указанная мною в анкете «Тойота»!

Станислав Лагуткин, Новоуральск

Как я спас «Фольксваген»

В семидесятые годы прошлого века мне довелось служить механиком-водителем среднего танка Т-55 в Германии. Я попал в небольшой городок на границе с ФРГ. Начались учения: по нормативам наш отдельный танковый полк должен был покинуть городок за считанные минуты.

Танки какое-то время двигались прямо по улицам. Через 10–15 метров требовалось круто свернуть направо, однако что-то случилось с правым фрикционом. Мои потуги выжать рычаг и, резко газанув, повернуть, оказались безуспешными. Тормозная лента не зажала барабан, и, поскольку газануть-то я успел, мой танк скакнул вперед по перекрестку метров на десять – прямо на ожидающие проезда автомобили. Мгновенно взмокнув от холодного пота, двумя руками вжимаю рычаг... А газ почему-то не отпускаю! Ближайший ко мне желтый автомобильчик истерично замигал фарами. Нужно сказать, что немецкие дороги были вымощены булыжником, для танковых траков

довольно скользким. Поэтому, даже начни я тормозить, результат был бы плачевным: танк массой в 36 тонн смял бы легковушку без разговора.

В 19 лет редко вспоминают Бога. Но, похоже, Всевышний, проверив по своей картотеке, понял, что я крещен и почти безгрешен, – в общем, сжалился: Т-55 крутанулся на месте и я покатил догонять колонну.

На первом же привале я получил сполна. А в мозгу навсегда отпечатались желтая легковушка с косыми палками диковинного для меня логотипа. Я тогда понятия не имел, что VW – народный автомобиль Германии.

Так уж сложилось, что в жизни пришлось поездить на разных машинах, но владеть машиной этой марки, увы, не довелось. Ни поддержанной не было, ни, тем более, новой. И мысленно я, конечно же, выбираю «Фольксваген»!

Может, не зря я тогда, в юности, спас эту легенду немецкого автопрома?

Николай Юрьев, Нижняя Салда

Такая же длинноногая

Я люблю свою жену. Какая связь? Мы живем в далекой провинции, жена работает в лесу, за городом, добираться ей приходится по бездорожью на старенькой «Ниве» (проехать можно только на полном приводе). А эта машина так похожа на нее – такая же длинноногая, такая же грациозная. Моя женщина так же независима, как подвески всех колес «Витары», и постоянна, как ее полный привод. Это идеальная карета для моей королевы, с которой мы вместе уже 20 лет.

Андрей Качурин, Ковдор, Мурманская область

Кабы я была царица

Кабы я была царица, я взяла б себе «Суперб»... Ничего б не изменила – налепила бы свой герб! Это ж царская машина, и на кочках в ней не тряско, И бензина ест немного – мне останется на каско! До чего ж люблю простор – а в «Супербе» можно жить Да в багажник три кровати и два трона положить. DSG стоит коробка (вроде «Дольче энд Габбана»?), Уникальная TwinDoor – вовсе тема для романа... Под капотом – вся конюшня, как помчит меня – эхма! К черту кучера уволю – сяду я за руль САМА! Где же видано такое, чтоб царица села слева?! Быть не может по-другому. Это ŠKODA. SIMPLY CLEVER.

Анастасия Васильева, Волгоград

В Невинномысск со мной пойдешь?

Я выбрала тебя, Хёндайчик!
Ты – элегантный, деловой!
Машина года! Ты – красавчик!
Ты очень скоро будешь мой!

Ты эрудирован, ты умный!
Панель приборов – «Супервижн»!
Салон просторный и бесшумный,
Лишь слышен тихий шепот шин.

Я посмотрю глазами в фары,
И я пойму, и ты поймешь:
Мы – классная с тобою пара.
В Невинномысск со мной пойдешь?

Костюм по моде сшитый носишь,
Твой клиренс по размеру мне,
Бензина много ты не просишь,
За это ценен ты вдвойне!

А под капотом бьется сердце
С моим мотором в унисон.
Спасибо вам, друзья-корейцы,
Что явью сделали мой сон!

*Елена Павленко,
Невинномысск*



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Как настраивать регулятор давления тормозов? Почему в России не собирают «Туссан»? Где лучше крепить детское кресло? Присылайте свои вопросы на info@zr.ru или kolodochkin@zr.ru – постараемся ответить!

Автор: Владимир Коровин

При настройке регулятора давления тормозов ВАЗ-2107 одни инструкции рекомендуют вывешивать заднюю часть машины, другие – нет. Так вывешивать или нет? И если да, то на сколько?

Все зависит от просадки задних пружин и загрузки багажника. В руководствах по ремонту пишут: главное – в том, что при регулировке нужно обеспечить расстояние от оси верхнего шарнира серьги рычага до лонжерона кузова 140 ± 5 мм (на авто до 1976 года – 200 ± 5 мм). Поэтому в некоторых случаях вывешивать, возможно, не придется. В целом такая методика несовершенна, поскольку, как сказано выше, зависит от просадки пружин подвески. Поэтому желательно затем произвести финишную регулировку: затормозив в пол на ровной дороге, убедиться, что передние колеса блокируются на юз раньше задних, – это заметите по тормозным следам.

Автор: Анастас, Анапа

Узнал, что на Украине, на заводе «Богдан», собирают (по полному циклу. – Прим. ред.) «Хёндай-Туссан». А почему эту модель не делают у нас, в России? Машина-то, по сути, хорошая и, на мой взгляд, пользовалась бы спросом, в отличие от «китайцев», выпускаемых «Дервейсом».

Вопрос, какую модель ставить на конвейер, рассматривают прежде всего экономисты-маркетологи, которые учитывают не только потенциальный спрос, но и затраты на организацию производства, поставку комплектующих и т. п. Вероятно, с этой точки зрения «Туссан» для компании «Дервейс» представил меньший интерес, чем китайские модели.

Автор: Алексей Тамкович, Курск

Владею новым «Мицубиси-Паджеро Спорт 2,5D». На нулевом ТО (3000 км) сливаемое масло было черным как деготь. И сейчас, после замены

на официальном сервисе, сильно почернело всего через 1000 км. Что это – особенность дизельных двигателей?

Да, масло в дизелях быстрее чернеет: оно насыщается частицами сажи от неполного сгорания топлива. Кроме того, при смене масла на дилерских станциях моторы не моют, поэтому масло сразу темнеет, поскольку смешивается с остатками старого, которое было «черным как деготь». Так что его потемнение объяснимо. Важнее, однако, следить за изменением вязкости: опасно как резкое ее увеличение, так и резкое падение при начальном пробеге в 1000–3000 км. Излишне вязкое масло каплей висит на конце щупа, а жидкое стекает, как вода.

Автор: Александр Куликов

На семилетнем ВАЗ-21140 компьютер выдает ошибку: пропуски зажигания, четвертый цилиндр. Заменял свечи, провода и катушку – не помогло. При разгоне машина вибрирует. Подскажите, с чего начать поиски.

Заочные диагнозы ставить трудно, однако советуем вам замерить компрессию. Очень вероятно, что как раз в четвертом цилиндре она упала.

Автор: Александр Чипов

Решил купить «Рено-Сандеро», оформил договор на покупку в течение 90 дней. Менеджер назвал мне дату схода машины с конвейера, а в договоре уже стоят номер кузова и VIN. Действительно ли все это может быть известно за три месяца до изготовления авто?

Да, это нормальная практика порядочного продавца!

Автор: Сергей, Пензенская область

С какой стороны сзади в легковом автомобиле правильнее располагать детское кресло – за водителем или за передним пассажиром?

Правилами расположение детского кресла не оговорено, а на практике – мнения

расходятся. Вроде бы место позади водителя безопаснее, но водителю удобнее наблюдать за ребенком, если кресло крепится за пассажиром. Общей рекомендации нет, последнее слово за водителями и родителями.

Автор: Сидоров, Улан-Удэ

Может ли дизельный двигатель (японский, корейский) работать на авиационном керосине? Есть опыт заправки трактора ЮМЗ и КамАЗа керосином с добавлением 1/5 части масла МС-20. В принципе, может. Более того, для военной техники, для которой обязательно требование многотопливности, это может быть даже штатным режимом работы. Известно использование керосина вместо арктической солярки. Да и в обыкновенном дизтопливе (ДТ) доля керосиновой фракции может превышать 40%.

Но для обычного двигателя все не так гладко. Во-первых, цетановое число керосина – всего 40, отсюда проблемы с пуском и жесткостью работы. Во-вторых, керосин полностью лишен смазывающей способности, а стало быть, износ топливной аппаратуры будет стремительным. В-третьих, дизель сильно задымит, а керосин будет расходоваться значительно активнее, чем ДТ, – процесс настроен на более высокие значения ЦЧ. Добавление МС-20 отчасти решит проблему смазывания топливной аппаратуры, но резко увеличит дымность и коксуемость форсунок. Так что экспериментами лучше не заниматься, ремонт топливной аппаратуры – дело дорогое!

Автор: Сергей Алексеев

У моего друга – «Мерседес-Бенц ML», он считает его внедорожником. Я же считаю, что это типичный кроссовер. Рассудите нас!

Четкой градации нет. Но признаки истинных вседорожников (внедорожник – это танк!) – рама, зависимая подвеска, понижающая передача, подключаемый полный привод, жесткие блокировки дифференциалов. У них очень высокие возможности на бездорожье. Примеры – «Мерседес-Бенц G», «Джип-Рэнглер». Универсальные вседорожники – это рама (или несущий кузов), зависимая подвеска сзади и независимая спереди (или полностью независимая), понижающая передача, подключаемый полный привод, блокировки. У них ограниченные возможности на бездорожье. Примеры – «Мерседес-Бенц ML», «Джип-Гранд Чероки». Что до кроссоверов (несущий кузов, независимая подвеска, автоматически подключаемый полный привод), то они – для асфальта. Примеры: «Хонда CR-V», «Тойота-RAV4».

KENT

NANOTEK 2.0

ПРОГРЕССИВНЫЙ ДИЗАЙН
НЕИЗМЕННЫЙ ВКУС



**МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ
ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ
ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ**



«ПРОХОДИМЕЦ»

По словам хозяина, он сделал эту штуку сам, когда жил на севере. Двигатель и задний редуктор от мотороллера «Муравей», на колесах понижающие планетарные редукторы. Хозяин утверждает, что этим чудом техники КамАЗы из снега вытягивал.

Максим Коваленко, Шахты,
Ростовская область



«ИЖЕВСКИЙ БИГФУТ»

Вот такое чудо встретилось мне около гаражного сервиса.

Дмитрий Опарин, Челябинск

НАШЕМАРОЧКИ

Наш конкурс продолжается! Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные и просто прикольные автомобили, приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы.

«ГРУЗОПОРОЖЕЦ»

Этот аппарат собрал мой земляк, он живет в Брянской области, в поселке Погар. Основа ходовой от «Москвича-412», кабина от «Запорожца» (половина кузова), двигатель от того же «Москвича». На учете не стоит, но ездит регулярно. Каждый год добавляется что-то новое. Рядом с автомобилем – мой сын.

Александр Молчанов, Брянск

«ИНОВОЛГА»

«Двадцать первая» обрела новую жизнь в новом стиле!

Артем Дрижук, Вологда



САМОЕ НЕОБЫЧНОЕ!

Ждем ваши фотозарисовки на тему «Самое необычное!». Самые веселые гаишники, самые отвратительные дороги, самые забавные дорожные эпизоды – в общем, все самое-самое! Лучшие снимки появятся в журнале.



«ЭКА НЕВИДАЛЬ»

Возле московской мастерской Зураба Церетели вышедшие на перекресток скульптуры живо участвуют в обсуждении достоинств машины.

Владимир Борисов, Москва

«А ЛЕЖАТ ДРОВА»

На заборе написано...

Вадим Петров, Краснодар



«НА КОРОВЕ НЕ ВЪЕЗЖАТЬ!»

Проезжая мимо одной из самарских школ, подивился знакам на воротах.

Евгений Иванов, Самара

«РАМНАЯ КОНСТРУКЦИЯ»

Недавно, отдав автомобиль на ТО, прогуливался по городу и увидел ЭТО.

Александр Коваленко,
Санкт-Петербург



P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru

Работой майского почтамта руководил Михаил КОЛОДОЧКИ



CHEVROLET NIVA

ИСТО4Х4НИК БЕЗГРАНИЧНЫХ ЭМОЦИЙ

Тому, кто рожден для бездорожья, рано или поздно может наскучить городская жизнь. И когда необходимо ощутить свое истинное предназначение, почувствовать настоящую свободу, наступает время побега. Побега из города...



NIVA

www.gm-avtoavaz.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76



дережний
проходет 200 мм



постоянный
полный привод



угол съезда 35°



угол въезда 37°



пакет
безопасности

«Пакет безопасности» устанавливается на автомобили Chevrolet NIVA комплектаций GLS, GLC, запущенные с 1 августа 2011 года. Подробности у официальных дилеров ЗАО «Джи Эм - АВТОВАЗ». Комплектация представленного автомобиля может отличаться от фактической. Рекламa. Товар сертифицирован.



УШЛИ ЗА «БАЗОЙ»

Прайс-листы многих компаний часто привлекают очень гуманной ценой на базовую версию той или иной модели. Но реально ли на самом деле купить автомобиль за те деньги, что обещаны в рекламе? **Максим Приходько** и **Игорь Терemenko** сбились с ног в поисках дешевых машин. Фото **Константина Якубова**.

Царь из сказки про Федота-стрельца, помнится, затребовал себе на потеху чудо, которого нет на свете. Можно ли современной формой такого чуда считать стандартные версии популярных автомобилей? В смысле – есть ли они вообще на этом свете, реально сходят с конвейеров или существуют только в виртуальном мире сайтов и рекламных брошюр? Мы попытались заказать самые простые и доступные версии «Форда-Фокус», «Рено-Дастер», «Лады-Гранта», седана «Фольксваген-Поло» и «Киа-Рио». Москва в этом вопросе

не показатель, так что для полноты картины мы повторили опыт в разных регионах страны: может, там сыщется наше автомобильное счастье?

«ФОРД-ФОКУС»

Нынешнее, третье поколение популярной модели уже не встретишь в самом дешевом кузове-трехдверке. Теперешний пятидверный хэтч с мотором 1,4 л стоит минимум 532 000 рублей. А ведь вроде совсем недавно цена «Фокуса» была от 399 000! Ладно, расстелили карту, ткнули в нее ручкой. Попали в Тюмень, где марку представляет

официальный дилер «Автоград». Там дешевого «Форда-Фокус» не оказалось, лишь под заказ, с ожиданием до полугода. Но если вам все равно, какой «Фокус», сказали нам, то в наличии есть комплектация «Титаниум» с совершенно сибирской опцией «подогрев сидений», за 635 000 рублей.

Ладно, возьмем чуть правее. В Омске ответили: были (надо же!), но закончились (и такое случается). Есть только за 600 000 ровно. Обзвон фордовских дилеров попутно выявил еще одну любопытную особенность их работы. Вместо предупреждения о том,

что разговор записывается в целях улучшения обслуживания (лучше бы в этих же целях машины базовые завозили!), нас бесхитростно спросили: «Если связь прервется, куда вам перезвонить?».

«ЛАДА-ГРАНТА»

Кто постоянно радуется ценам, так это родной АВТОВАЗ. «Гранта» в стандарте стоит всего 239 000 рублей. Если вы житель Томска и вам очень хочется бюджетную тольяттинскую новинку, обратитесь в компанию «Автоарсенал-Т». В ней ваш порядковый номер будет 301-й или выше (трехсотыми были мы). Дилер сразу признался, что в месяц получает не более двух-трех десятков дефицитных машин. Поэтому, мол, ходить пешком вам придется еще долго. Кстати, стандартная «Гранта» у сибиряков не в почете, они всё больше «Норму» выбирают. В Бурятии дела оказались не лучше. В «Бурят-Авто» «грант» в наличии тоже не было, в марте шла запись на май-июнь!

«Может, в Тольятти быстрее купим?» – подумали мы и позвонили на родину автомобиля. Счас! Дилер «Авто-Планета» предложил записаться на июнь-июль! В Москве искомое



Большинство потенциальных покупателей смогут прокатиться на «Дастере» лишь под присмотром представителя дилера. Купить в обозримом будущем собственный, да еще в базовой версии, просто нереально.

Дилерские накрутки на «Рено-Дастер» по городам РФ (данные из открытых источников)





ХОЗЯЙКЕ НА ЗАМЕТКУ

Внимательно посмотрите на этот документ. Перед вами образец того, на сколько можно раскрутить клиента при покупке «Лады-Гранты». Нас поразила даже не цена сигнализации, а стоимость установки копеечных концевиков.

Информация об автомобиле

Марка: ВАЗ
Модель: ВАЗ-21100 «ГРАНТА»
V8 170
Цвет: Платина(591)
Год выпуска: 2012

Безопасность:
механизм 21303-41-014
Воздух: Норма
Гид. датчик: 1000
ПТС: №

Покупатель: _____

Цена автомобиля: 269,000.00 руб.
Стоимость ДПП: 118,000.00 руб.
Итого: 378,000.00 руб.

Состав комплектации:

Код	Наименование
БДПП	3-ступенчатая механическая КПП
ИВЛ	Иммобилайзер
ЛД	Диск. литей
РН	Регулируемая рулевая колонка
ТНБВ	Подушка безопасности водителя
ИММ	Иммобилайзер
ЗУР	Усилитель руля (электро)
БК	Бортовой компьютер
УТБ	Датчик 1.6 литра
КДС	Крепление для детского сиденья
ДЗД	Детский замок на задние двери
АУД	Аудиосистема
ВЛЖ	Вамперы и цвет кузова
Б-4	Бере-4
ДЗД	Дт. двустороннее крепление

Установленное дополнительное оборудование:

Наименование	Код	Стоимость
Шумоизоляция EXCLUSIVE	3.00	33,000.00
Ав. Парков. АМС P538T 300M	1.00	34,000.00
Антенна SURFA SAR-T активная внутрисалонная	1.00	1,270.00
Проводка под видеонаблюдение	1.00	840.00
Подключение блока багажника	1.00	470.00
Смывка ангидрида (поверхностная)	1.00	650.00
Горючие материалы	1.00	0.00
Горючие материалы	1.00	0.00
Подключение блока багажника	1.00	470.00
Установка кондиционера - комплект в цуге	1.00	1,500.00
Антикоррозийная обработка днища	1.00	1,320.00
Антикоррозийная обработка скрытых полостей	1.00	1,320.00
Установка магнитов с датчиком	1.00	450.00
Установка датчика с датчиком	1.00	600.00
Ав. Парков. АМС P538T 300M	1.00	1,680.00
Патч-парковка PANTOM SPECUL 4-8 (серебро)	1.00	7,150.00
Лампы BAYBAY/DA - 308 2112-2115/Григорьев/Колесная Гранта	1.00	5,410.00
Электропривод 2-х дверей	1.00	620.00
Серебряная автозащита	1.00	620.00
Ав. Парков. АМС P538T 300M турбокомпрессор и автозащита	1.00	17,270.00
Антенна 917/750 MPRACCO (синтез)	3.00	1,740.00
Антенна 917/750 MPRACCO (синтез)	3.00	4,200.00
Антенна 917/750 MPRACCO для дачи (черный)	3.00	2,640.00
Оборуд. в салон 1110 КАПИТА	1.00	1,420.00
Оборуд. в салон 1110 КАПИТА	1.00	1,420.00
Итого:		129,670.00

❗ Приучить покупателя к мысли, что дешевых версий не бывает, призван листочек под стеклом: «Этот автомобиль продан, но вы можете заказать такой же». За 378 000 рублей.

чудо ждать придется те же полтора-два месяца. Лишь в «Авто-Гермес» менеджер Александр сказал, что машины в наличии есть (ура!). Но надо, мол, торопиться, они же расходятся с быстротой горячих пирожков. Мы поверили и приехали. Увы, сказав, что «Гранта» в наличии, эти циники имели в виду машину для тест-драйва. В свободной продаже «Гранты» нет!

«ФОЛЬКСВАГЕН-ПОЛО СЕДАН»

Солидный автомобиль от уважаемого европейского производителя и стоит солидно – от 429 100 рублей. В пресловутое «от...» входят две подушки, проверенный мотор объемом 1,6 л, четыре «электростекла», электроусилитель руля, маршрутный компьютер и... всё. Маловато за эти деньги. А есть ли такое чудо в Ижевске, у дилера «ИТС-Авто»? «Нет, в наличии только машины ценой от 580 000 рублей», – был ответ. А закажи мы эту красоту в «базе», ждали бы от шести месяцев до года!

Решили попытать счастья в соседней Уфе, и опять неудача: «Только под заказ». Правда, географическая близость Уфы к калужскому заводу, в отличие от Ижевска, положительно сказалась на времени ожидания – восемь месяцев. Почти столько же люди ждут прибавления в семействе, а тут бездушная железка.

«КИА-РИО»

Цена седана популярной модели стартует с 469 900 рублей. В базовую версию «Комфорт» входит даже кондиционер, так что это совсем не дешевка какая-то. Но вот в городе Артеме Приморского края, у тамошнего дилера «Технохолдинг Сумотори», есть только машины с автоматом. Видимо, местные настолько развращены «праворукими» япономарками, что механика воспринимается ими как личное оскорбление. Самый дешевый экземпляр в комплектации «Престиж» нам предложили за 609 900 рублей. А в Саратове, у дилера «Автофорум», тот же «Престиж» стоит уже 640 000! Как такое получилось?! Оказывается, добавлены «фирменные коврики» и сигнализация, о чем с гордостью поведали нам продавцы. Столичные торговцы поступили куда гуманнее: они хотя бы взяли за точку отсчета базовый «Рио» и начинили его «мультимедией» на 36 000 к плановым 469 900 рублям. «А без



SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ



Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.

Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- Богатый выбор моделей и модификаций
- Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ
- Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки*
- Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля**
- Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга***
- Специальные страховые программы***
- Выгодные условия трейд-ин для постоянных клиентов

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:

	XKR Год выпуска: 2009 Двигатель: 5.0 бензин Пробег: 29 161 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Кабриолет Цвет кузова: Серый Цена: 3 236 900 руб.***		Range Rover Год выпуска: 2011 Двигатель: 5.0 бензин Пробег: 9 626 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Внедорожник Цвет кузова: Темно-бордовый Цена: 3 850 000 руб.***
	XK Год выпуска: 2011 Двигатель: 5.0 бензин Пробег: 14 892 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Кабриолет Цвет кузова: Золотой Цена: 4 099 500 руб.***		Range Rover Sport Год выпуска: 2007 Двигатель: 4.2 бензин Пробег: 97 000 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Внедорожник Цвет кузова: Черный Цена: 1 500 000 руб.***
	XJ Год выпуска: 2010 Двигатель: 5.0 бензин Пробег: 21 816 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Стандартная колесная база Цвет кузова: Белый Цена: 3 546 300 руб.***		Discovery 4 Год выпуска: 2011 Двигатель: 3.0 дизель Пробег: 8 415 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Внедорожник Цвет кузова: Белый Цена: 2 846 500 руб.***
	XF Год выпуска: 2010 Двигатель: 3.0 дизель Пробег: 23 392 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Седан Цвет: Золотой Цена: 2 936 500 руб.***		Freelander 2 Год выпуска: 2009 Двигатель: 2.2 дизель Пробег: 61 573 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Внедорожник Цвет кузова: Зеленый Цена: 1 304 000 руб.***
	XF Год выпуска: 2008 Двигатель: 4.2 бензин Пробег: 14 376 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Седан Цвет кузова: Черный Цена: 1 490 000 руб.***		Defender Год выпуска: 2011 Двигатель: 2.4 дизель Пробег: 10 155 км Трансмиссия: АКПП Кузов: Внедорожник Цвет кузова: Серый Цена: 1 469 500 руб.***

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**

Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховые услуги предоставляются ОСАГО «Иностраника», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 082677 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Барел Ассоциейс СНГ», лицензия № 00-77-01-002266 от 18.02.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: ОПС 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЛР № 1823, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЛР № 1, ОСАГО «Иностраника», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 082677 от 26.12.2005 г.

**** Информация по предоставленным в настоящее время объявлениям автомобилям актуальна на 27.03.2012 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру такие либо не представленные автомобили могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и ценами рекомендуем в такое точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover. На правах рекламы.

● Менеджер по продажам «Хёндай» 15 минут доказывал авто-рам, что среди 140 машин на складе самого дешевого «Соляриса» нет. В наличии только версия за 505 000 рублей, из которых почти 23 000 приходится на дооборудование – сигналку и защиту картера.



этого машину только под заказ», – объяснили в московском «Авто-Старте».

«РЕНО-ДАСТЕР»

На сладкое мы оставили новейший хит – доступный кроссовер от «Рено». На базовую моноприводную версию фирма установила цену 449 000 рублей. Впрочем, чтобы купить его за эту сумму, придется запастись ангельским терпением. В Питере, если обратиться в контору «Ральф-Кар», приготовьтесь выложить 100 000 рублей предоплаты... чтобы получить машину через полтора года. Нижегородский «Арлан-МОН» только заявки начнет принимать с июня. Если вы житель Екатеринбурга, то запись в «Лаки Моторс» сформируется на апрель 2013 года! Но если вы уперлись и хотите «Дастер» именно сейчас, то, по слухам, можно воспользоваться негласным джентльменским соглашением с продавцами: любую версию вам продадут без очереди, загрузив ее дилерскими «допами» на 100 000 рублей – такова плата за обход очереди.

ОЖИДАЙТЕ НА ЛИНИИ

Обшарив всю страну, мы так и не смогли найти «царю-батюшке» популярный автомобиль в базовом оснащении. СССР давно стал историей, а советское понятие «дефицит» по-прежнему в ходу. Начальные версии непопулярны? Вздор! Прожиточный минимум для трудоспособного населения страны в прошлом году составил 6792 рубля, а средняя по

России зарплата, по разным данным, не превышала уровня в 23 000 рублей. Достаточно отъехать на 300–500 км от Москвы, чтобы понять, на чем ездят соотечественники.

Но вернемся к торговле. Вот еще необъяснимые факты. Скажем, доставка в Екатеринбург хэтчбека «Рено-Сандеро Степвей» обойдется покупателю в лишних 50 000 рублей, тогда как за транспортировку «Рено-Логан» попросят всего 30 000. Для справки: автовоз на восемь машин из Москвы до Урала (со страховкой) стоит 110 000, то есть по 13 750 рублей за каждое авто.

**СТОЙТЕ НА СВОЕМ,
ЗВОНИТЕ НА ГОРЯЧИЕ
ЛИНИИ, АТАКУЙТЕ
ПИСЬМАМИ
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА,
ПИШИТЕ ЖАЛОБЫ
НА ЗАРВАВШИХСЯ
ПРОДАВЦОВ!**

Кстати, если житель Урала встанет в очередь за дешевым «Дастером», доставка обойдется в 7800 рублей. Учитывая, что ждать целый год, скорость приближения к автомечте составит всего 650 рублей в месяц. Это ли не чудо?

Есть и другие примеры. Перевоз «Логана» в Тольятти стоит дополнительно 40 000, «Сандеро Степвей» – 80 000 рублей! Позвольте, а как же

единые рекомендованные цены? Они не для особо востребованных машин. Если житель Тольятти захочет приобрести не слишком популярный «Рено-Символ», ему не придется ничего доплачивать.

Не хотите переплачивать за доставку – добро пожаловать в Москву. Хотя и тут самые популярные модели можно купить только после того, как дилер внедрит в них коврики, магнитоу или сигналку по цене «Айфона». Им тоже нужно на что-то жить, участливо скажет читатель. Нет! Во всем мире дилеры зарабатывают не на продажах, а на обслуживании. Впрочем, многочисленные рейды по дилерским техцентрам говорят о том, что и при обслуживании нашего брата частенько нагревают.

Итак, если вы решите купить популярную модель в базовой комплектации без очереди, приготовьтесь, что вам продадут ее не по той цене, что указана на официальном сайте производителя. Не желаете отдавать деньги в кормушку? Стойте на своем, звоните на горячие линии, атакуйте письмами представительства, пишите жалобы на зарвавшихся продавцов во все инстанции, включая международные организации. Добейтесь, чтобы не вас трясло от жадности дилеров, а они мелко крестились при упоминании вашей фамилии. Хотя, с другой стороны, и «Феррари» у нас тоже с ходу не купить. Говорят, клиенты ждут их месяцами. Как мы их понимаем... **ЗР**

Neste City Pro Качество в каждой капле.



Mika Salo

Финский гонщик
Формулы-1, 1994-2002.
Двукратный победитель
гонок в Ле-Мане.



И в лютую стужу, и в непереносимую жару двигатель вашего автомобиля должен быть надежно защищен с первых секунд старта. Полностью синтетические моторные масла Neste City Pro изготавливаются из собственных высококачественных базовых масел Nexbase®, и их классификации превосходят требования производителей современных автомобилей. Выберите разработанное в Финляндии моторное масло Neste City Pro, чтобы обеспечить низкий расход топлива, сокращение выбросов в окружающую среду и долгую жизнь двигателя вашего автомобиля. Моторные масла нового поколения Neste City Pro – выбор профессионалов.

Neste Oil, Финляндия (358) 104-58-11
Контактные данные дистрибьюторов на сайте
компании Neste Oil www.nesteoil.com/lub.ru

NESTE OIL

«Фольксваген-Туарег» vs. «Ленд-Ровер Дискавери 4»

Обойти вниманием класс больших вседорожников мы просто не могли. Вот и пришлось **Анне Клепач** сравнивать автомобили, которые, по ее мнению, совершенно бесполезны, но пользуются бешеной популярностью у обеспеченных городских жителей.

«Фольксваген-Туарег»



Посудите сами: мало кто покупает «Фольксваген-Туарег» или «Ленд-Ровер Дискавери 4», чтобы месить грязь где-нибудь далеко за чертой города. Цель приобретения такого «танка» – подчеркнуть свою значимость. А раз так, список оборудования должен тешить эго потенциального владельца. Посмотрим, кто лучше справится с этой задачей.

Новое поколение «Туарега» – как урок хороших манер. Внешний вид стал более интеллигентным и утонченным, автомобиль подойдет на все случаи жизни. Это, несомненно, привлечет степенную публику. Вместо сложного полного привода обычный «Торсен», не требующий лишних капиталовложений (серьезные внедорожные навороты – лишь за доплату). В итоге машина стала легче (шутка ли – сбросить почти 200 кг!) и проще (читай: надежнее).

Интерьер встречает по-немецки лаконичным дизайном, тем не менее в нем заметно больше тепла и внимания к ездокам. Материалы, расположение кнопок, сочетание цветов – всё радует глаз. Прибавьте сюда упрощенную трансмиссию и лаконичный дизайн – ясно, что расширение аудитории дастся немецкой марке играючи.

Внешность «немца», что называется, и нашим и вашим. За универсальный подход «Туарег» награждается золотым кубком.

«Ленд-Ровер Дискавери 4»



«Дискавери 4» в отличие от белоручки «Туарега» сохранил не только брутальный имидж, но и способность штурмовать недетское бездорожье. Кроме того, покупатель вправе рассчитывать и на понижающую передачу, и на межколесные дифференциалы повышенного трения, и на блокировку межосевого дифференциала. Внушает! Только вот громоздкие габариты («Дискавери» на 90 мм длиннее, на 82 мм шире и на 177 мм выше «Туарега» при аналогичной цене) превращают поездку по улочкам, плотно заставленным транспортом, в напряженный квест «Не поцарапай другого».

«Ленд-Ровер» примерил на себя костюм из тонкой английской шерсти, спрятав под ним исконную натуру трудолюбивого работяги. Неплохая попытка мимикрии в современных условиях.

Побеждает «Дискавери»: разница в цене с «Туарегом» ощутима, но при этом столь же явно и преимущество в начинке.

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

Несмотря на то что «Дискавери» куда более упитанный, чем «Туарег», эти автомобили идеально подходят для нашего сравнения, поскольку цены базовых версий практически идентичны: «Фольксваген» – от 1 996 000, а «Ленд-Ровер» – от 1 999 000 рублей. Да и линейки моторов схожие.

Правда, немцы предоставляют покупателям больше возможностей развернуться: у «Туарега» три бензиновых мотора (249, 280 и 360 л.с.) и столько же дизельных (204, 245 и 340 л.с.), а довеском к ним еще и гибридная модификация (к слову, она самая дорогая – от 3 240 000 рублей). «Дискавери» готов противопоставить этому богатству лишь два дизельных (190 и 245 л.с.) и один бензиновый агрегат (375 л.с.).

Зато в выборе коробок передач маркетологи обеих компаний проявили солидарность: никакой механики даже в базе, только автомат.

«Фольксваген-Туарег»



Общие опции

- Подогрев передних сидений
- Ручная регулировка сидений
- Тканевый салон
- Климат-контроль
- Электрорегулировка боковых зеркал
- Кнопки управления аудиосистемой на руле
- Аудиосистема с 8 динамиками
- Электростеклоподъемники

Бензиновый V6, 249 л.с. от 1 996 000 рублей

- Доплата за более мощный мотор (280 л.с.) – 329 000 рублей
- CD-чейнджер на 6 дисков
- Передние противотуманки
- 17-дюймовые легкосплавные колеса

Дизельный V6, 204 л.с. от 2 184 000 рублей

- Доплата за более мощный мотор (245 л.с.) – 141 000 рублей
- За трансмиссию Off-Road – еще 64 000 рублей
- Ассистент помощи при троганье в гору

✓ Наш выбор – 2 325 000 рублей

Дизельный V8, 340 л.с. от 3 062 000 рублей

- Кожаный салон
- Система охлаждения перчаточного ящика
- Пуск двигателя кнопкой
- Многофункциональный дисплей
- Электропривод багажника
- Противоугонная сигнализация
- Передние сиденья с электрической регулировкой поясничной опоры
- Биксеноновые фары
- Электрорегулировка передних сидений

«Ленд-Ровер Дискавери 4»



Дизельный V6, 190 л.с. от 1 999 000 рублей

- Пневматическая подвеска
- «Террейн респонс» – система управления подвеской и двигателем
- Ассистент помощи при троганье в гору
- 18-дюймовые легкосплавные колеса

Дизельный V6, 190 л.с. от 2 613 000 рублей

- Электроскладывание боковых зеркал
- Подогрев всех сидений
- Кожаный салон
- Аудиосистема с 11 динамиками
- Передние противотуманки
- Задний и передний парктроники
- Ксеноновые фары
- Электрорегулировка руля
- Подогрев руля
- «Блютус»

Дизельный V6, 245 л.с. от 2 771 000 рублей

- 19-дюймовые легкосплавные диски
- Электрорегулировка руля
- Подогрев руля
- Электрорегулировка передних сидений

✓ Наш выбор – 2 771 000 рублей

«Фольксваген-Туарег»

«Ленд-Ровер Дискавери 4»

«Фольксваген-Туарег»



● Бензиновый V8, 360 л.с. от 3 029 000 рублей

- Центральная панель с отделкой из дерева
- 18-дюймовые легкосплавные колеса



«Фольксваген-Туарег»

«Ленд-Ровер Дискавери 4»



● Бензиновый V8, 375 л.с. от 2 999 000 рублей

- Пуск двигателя кнопкой



«Ленд-Ровер Дискавери 4»

❶ Салон «Туарега» смотрится по-легковому, в «Дискавери» всё кричит об офф-роудных наклонностях. ❷ Комбинация приборов «немца» радует глаз обилием мелких, хорошо проработанных деталей, а вот «англичанин» суров: просто и без лишних акцентов. ❸ Экран в «Туареге» крупнее, но и в «Дискавери» он вполне «самодостаточен». ❹ Все органы управления органично вписаны в интерьер «Фольксвагена». ❺ Блок управления климатом для задних ездовых порадует даже самых привередливых пассажиров. ❻ Шайба управления настройками подвески не прячется под маской утонченного дизайна – конкретно, грубо, зримо! ❼ «Дискавери» уделяет много внимания пассажирам на «галерке», – экраны, вмонтированные в спинки передних кресел, тому подтверждение. ❽ Руль «Туарега» хорошо ляжет как в женскую, так и в мужскую руку, а вот в «Дискавери» присутствуют нотки шовинизма – такая баранка придется по вкусу лишь сильной половине человечества.

По количеству доступных опций автомобили идут ноздря в ноздю, а вот стоимость привлекательнее у «Дискавери» — ему и первое место.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Оба производителя готовы похвастаться внушительными списками дополнительного оборудования. Чтобы «наполнить» автомобили, чем душа пожелает, нужны лишь фантазия и деньги. Интересно выяснить, во сколько обойдется «Туарег», если его подтянуть до уровня «Дискавери».

«Фольксваген-Туарег»



Эти опции потребуются, чтобы сравнять счет между противниками.

- Пневмоподвеска — 97 040 рублей
- Передний и задний парктроники — 30 280 рублей
- Ксенон-фары — 65 000 рублей

- 19-дюймовые легкосплавные колеса — 65 310 рублей
- Кожаный салон — 66 140 рублей
- Подогрев задних сидений — 10 200 рублей
- Омыватель фар — 9 270 рублей
- А эти, если есть желание, можно заказать просто так.
- Выдвижной фаркоп с электроприводом — 33 590 рублей
- 4-зонный климат-контроль — 34 200 рублей
- Панорамный сдвижной люк — 60 060 рублей
- Бесключевой доступ в салон и пуск двигателя кнопкой — 34 300 рублей
- Камера заднего вида — 20 300 рублей

2 668 240 рублей

«Фольксваген» привлекателен благодаря своей универсальности, лаконичности и интеллигентному внешнему виду — рассчитан он на более широкую аудиторию, чем «Дискавери». Зато «англичанин» лучше оснащен: у него и базовое оборудование повеселее, и умение штурмовать бездорожье не растерялось на пути к завоеванию широкой публики.

«Ленд-Ровер Дискавери 4»



Для этого автомобиля тоже припасен немаленький набор дополнительных опций.

- Камера заднего вида — 13 900 рублей
- 20-дюймовые легкосплавные колеса — 64 000 рублей

- Система контроля давления в шинах — 25 600 рублей
- Аудиосистема с 17 динамиками и тачскрином — 41 600 рублей
- Навигация — 79 900 рублей
- DVD-система с двумя экранами для задних пассажиров — 100 200 рублей
- Доступ в салон без ключа и пуск двигателя кнопкой — 42 700 рублей
- Третий ряд сидений и 4-зонный климат-контроль — 88 500 рублей
- Сдвижной люк — 48 000 рублей

2 771 000 рублей

«Ленд-Ровер Дискавери 4» — наш выбор!

На правах рекламы

ВСЁ ЧЕСТНО

ВЫИГРАЙ 1 ИЗ 32 АВТОМОБИЛЕЙ

МАКСИМ

ИЩИТЕ КОДЫ ВНУТРИ ПАЧЕК 5 КОДОВ = 50 РУБ НА ТЕЛЕФОН!

КУРЕНИЕ УБИВАЕТ

ПОСЛУШАЙ ИНФОРМАЦИЮ ОТ ОПЕРАТОРА АНГЛИЙСКИХ ПРАВИТЕЛЕЙ И СРОКАХ ЕГО ПРОВЕДЕНИЯ, КОЛИЧЕСТВЕ ПРИЗОВ И ВЫИГРЫШЕЙ, СРОКЕ И ПОРЯДКЕ ИХ ПОЛУЧЕНИЯ.

НА САЙТЕ WWW.MAXIM-PRIZOV.RU

Реклама. Товар произведен в соответствии с Законом РФ о рекламе. Реклама из табачных изделий.

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Объявляем цены на новый минивэн



OPEL

Стали известны цены минивэна «Опель-Зафира Турер». Базовая версия со 115-сильным бензиновым мотором и 5-ступенчатой механикой стоит 799 000 рублей. Модификация со 140-сильным двигателем обойдется в 899 000 рублей, доплата за 6-диапазонный автомат составляет 58 000 рублей. Самую дорогую «Зафиру Турер» — у нее 160-сильный дизель и автомат — оценили в 1 135 500 рублей. В списке оборудования панорамное ветровое стекло, люк, двухзонный климат-контроль и задние электростеклоподъемники.

Базовую версию снарядили:

- кондиционером,
- передними электростеклоподъемниками,
- системой динамической стабилизации ESP,
- противоугонной сигнализацией,
- 16-дюймовыми стальными колесами.

ПРОДАЕТСЯ ПИКАП

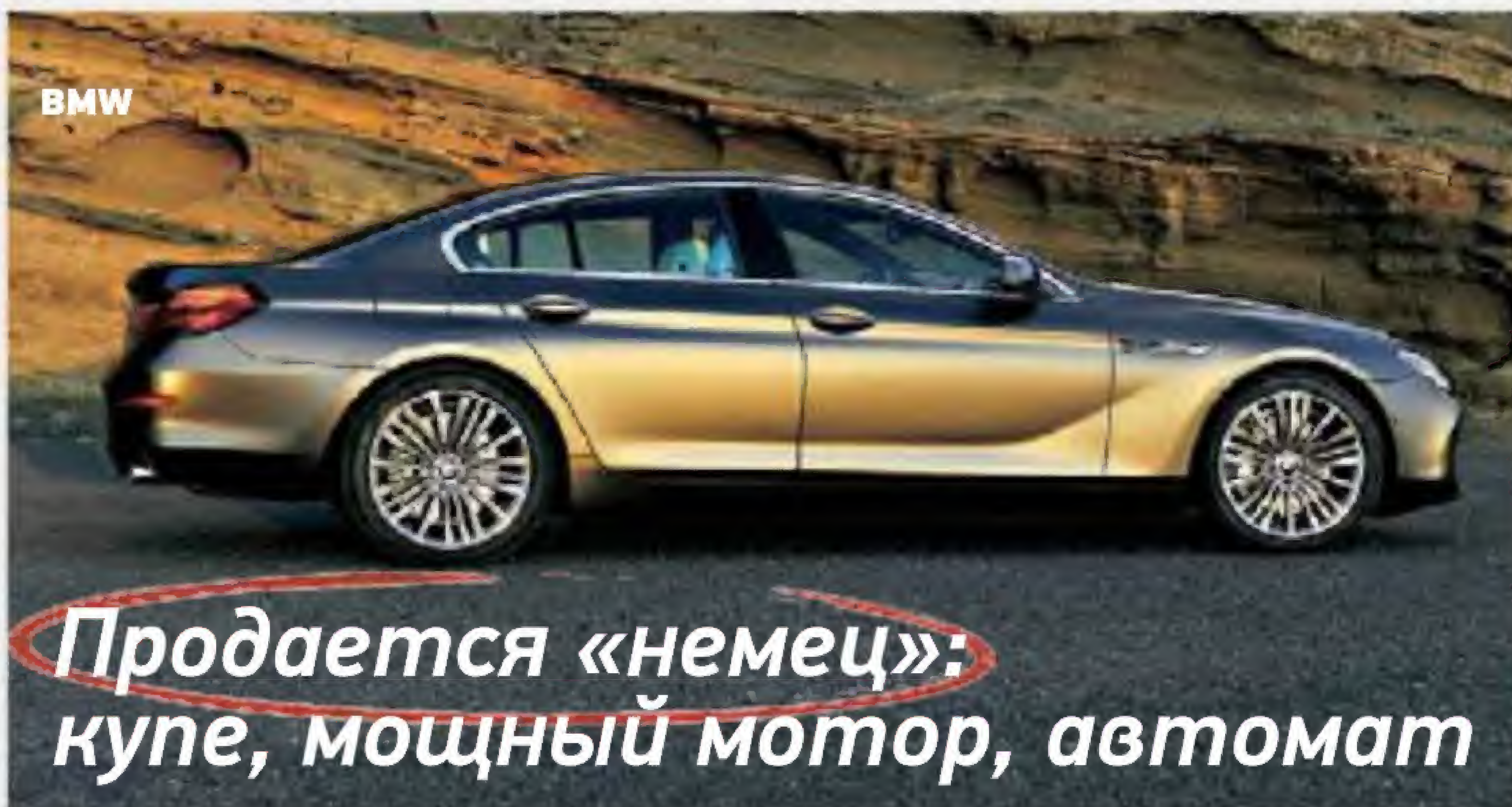


SSANGYONG

Официальные дилеры начали продажи обновленного пикапа «Актион Спортс» с дизельным мотором мощностью 149 л.с. Базовая комплектация обойдется в 789 000 рублей. За эти деньги покупатель вправе рассчитывать на полный привод, кондиционер, бортовой компьютер, противотуманные фары, четыре электростеклоподъемника и 6-ступенчатую механику. Автомат предлагают за 50 000 рублей доплаты.

Более дорогая версия стоит 919 000 рублей. В списке оборудования — система динамической стабилизации, климат-контроль, кожаный руль, электропривод складывания боковых зеркал.

BMW



Продается «немец»: купе, мощный мотор, автомат

Российское представительство марки обнародовало цены на BMW 6-й серии «Гран Купе» и «М6 Купе». Цена первого — от 3 950 000 рублей. На выбор предложат два мотора: бензиновый мощностью 320 л.с. и дизельный о 313 «лошадках». Четырехдверное купе, оснащенное бензиновой V-образной «восьмеркой» в 450 л.с., сто-

ит 4 750 000 рублей. Коробка передач для всех одна — 8-ступенчатая автоматическая. А 7-ступенчатую роботизированную коробку с двумя сцеплениями установят на заряженную версию M (560 л.с.), чья цена стартует с 6 700 000 рублей.

В базовое оборудование купе 6-й серии включены:

кожаный салон

электрорегулировка
передних сидений

двухзонный
климат-контроль

ксеноновые фары

17-дюймовые
колеса

7-дюймовый
дисплей

1

Льюис Хэмилтон использует Mobil 1.



Льюис Хэмилтон, пилот команды Vodafone McLaren Mercedes Formula 1, использует технологические преимущества Mobil 1™ — мирового лидера среди синтетических моторных масел*. Ваш автомобиль также может воспользоваться преимуществами технологии Mobil 1, протестированной и разработанной с учетом интенсивных нагрузок, испытываемых двигателями. Узнайте больше на www.mobil1.ru.



ВОДИТЕЛЕЙ МНОГО. МАСЛО ОДНО.

Mobil 1

© 2012 Exxon Mobil Corporation. Все изображения здесь товарные знаки или зарегистрированы или являются собственностью Exxon Mobil Corporation или одной из ее дочерних компаний, или не являются. Все другие изображения здесь товарные знаки или зарегистрированы или являются собственностью их соответствующих владельцев.

«Каптива» обновилась

Компания «Шевроле» выпустила на рынок обновленный вседорожник «Каптива». Изменились интерьер и экстерьер, а в линейке моторов появились три новых агрегата: два бензиновых (171 и 258 л.с.) и дизельный (184 л.с.). Базовая стоимость «Каптивы» — от 990 000 рублей. Самая богатая комплектация стоит 1 260 000 рублей.

На выбор покупателям предлагают две 6-ступенчатые коробки передач — механическую и автоматическую. Кроме того, выбрать можно и посадочную конфигурацию — 5- или 7-местную.

Среди базового оборудования:



CHEVROLET

иммобилайзер

аудиосистема
с шестью динамиками

электростекло-
подъемники

кондиционер

полный привод

ОПЯТЬ ПОДОРОЖАНИЕ

«Лада-Гранта» подорожала. Начальная цена увеличилась на 10 000 рублей — теперь 239 000 рублей. Версия «Норма» обойдется в 269 000 рублей против 256 000, которые просили за нее ранее. Кроме того, официальные дилеры марки начинают продажи новой комплектации «Гранты» — за 279 000 рублей. Список ее оборудования пока не объявлен.

На днях АВТОВАЗ начнет принимать предварительные заказы на «Ларгус». А продажи стартуют в июле.



LADA

HYUNDAI



ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ КОРЕЙСКИЙ СЕДАН

Корейская компания объявила цены на новый семейный седан i40. Автомобиль доступен с 2-литровым бензиновым мотором мощностью 150 л.с. и 6-диапазонным автоматом.

Стоимость i40 в начальном исполнении — 1 089 000 рублей. В перечне оборудования:

- коленная подушка безопасности водителя,
- галогеновые фары,
- передние противотуманки,
- подрулевые переключатели передач,
- подогрев передних сидений,
- двухзонный климат-контроль,
- задний и передний парктроники,
- управление аудиоцентром на руле.

«Пежо-4008» — в хорошие руки



PEUGEOT

Дилеры французской марки начали продажи нового кроссовера 4008 — аналога «Мицубиси-ASX». Автомобиль представлен с полным приводом и 2-литровым бензиновым двигателем мощностью 150 л.с. Выбор — между 5-ступенчатой механикой и вариатором.

Стартовая цена вседорожника — 999 000 рублей. Базовую версию оснастили механической коробкой передач, системой динамической стабилизации, четырьмя электростеклоподъемниками, подогревом передних сидений, аудиосистемой с CD/MP3-проигрывателем, полноразмерной запаской.

Самая дорогая комплектация 4008-го обойдется в 1 261 000 рублей. Среди оборудования:

задний
парктроник

электрорегу-
лировка сидений

кожаный
салон

доступ в салон
без ключа

пуск двигателя
кнопкой

ксеноновые
фары

18-дюймовые
колеса



КИПР

От благоухания лета

к ощущению роскоши
за считанные секунды.

Афродита, богиня красоты, была рождена на Кипре. Не удивительно, что наиболее зрелищные СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЕ ПЛЯЖИ так гармонично сочетаются с наиболее ценными моментами лета. Наслаждайтесь Кипром: от ЗАГАРА на песчаных пляжах до дайвинга в бирюзовых водах, от РОСКОШНОЙ ТЕРАПИИ до впечатлений, которые окунут Вас с головой в море удовольствия. Следуйте за своим сердцем, чтобы ощутить захватывающую дух красоту острова, и вы увидите, что все на Кипре поистине завораживает и заставляет сердце биться чаще.

www.visitcyprus.com



КИПР
В ВАШЕМ СЕРДЦЕ



На вопросы читателей отвечает юрист **Сергей Смирнов** (smirnov@zr.ru).

Александр Розов,
Московская область

Дилер более месяца задерживает выдачу автомобиля, предлагая мне аналогичный, но в другой комплектации. Могу ли я предъявить продавцу свои финансовые претензии и как это правильно сделать?

Закон «О защите прав потребителей» (статья 4) предусматривает обязанность продавца предоставить покупателю товар, который прописан в договоре. Если предлагаемые продавцом варианты вас не устраивают, вы имеете полное право потребовать возврата денежных средств либо исполнения договора. При нарушении продавцом срока поставки автомобиля по договору вы вправе потребовать от него выплаты процентов за пользование денежными средствами.

Николай Петровский,
Ростов

Официальный дилер провел очередное ТО моей «Лады-Приора». Оказалось, не в полном объеме: не смазаны дверные петли, а также трущиеся участки ограничителя открывания дверей и лючка бензобака. Как заставить халтурщиков исправить этот недочет?

Чтобы были выполнены операции, предусмотренные регламентом завода-изготовителя, следует повторно обратиться на СТО. Желательно заранее подготовить письменную претензию, где указать дату первоначального обращения и перечислить те работы, которые не были проведены. Если и после этого они не будут выполнены, вы вправе провести обслуживание в другом сервисе с последующим требованием компенсации всех затрат.

Аркадий Хоменко,
Белгородская область

Собираюсь приобрести автомобиль в кредит. Слышал, что дилеры продают такие машины лишь с обязательной дополнительной сигнализацией, установленной в этом же салоне. Как уклониться от этой, по сути, навязываемой мне услуги?

В первую очередь нужно внимательно ознакомиться с условиями банка, предоставляющего кредит: оборудование автомобиля сигнализацией может быть одним из таких условий. Но банк не вправе обязать вас ставить противогонку в конкретном салоне. Статья 16 закона «О защите прав потребителей» запрещает навязывать любые дополнительные услуги. Если вас все-таки обязывают оплатить такую услугу, советуем обратиться с письменным заявлением в территориальное подразделение Роспотребнадзора. Виновных в нарушении закона могут привлечь к ответственности и наказать рублем: штраф для должностных лиц 1000–2000 рублей, для юридических лиц 10 000–20 000 рублей.

Ирина Гуляева,
Тамбовская область

Купили мы с мужем новую недорогую иномарку. Официальный дилер далеко от нас, да и дороговато у него обслуживаться. А если супруг будет проводить ТО не у официального дилера, снимут ли нас за это с гарантии?

Довольно часто под этим предлогом дилеры отказывают автовладельцам в гарантии. Однако это можно оспорить. Дело в том, что по закону отказать в гарантийном обслуживании можно лишь при нарушении правил использования, хранения или транспортировки

автомобиля. К примеру, неисправность случилась на соревнованиях или из-за неправильно установленной (в кустарных условиях) сигнализации. В таких случаях отказ в гарантийном ремонте – в рамках закона. Однако если вы вовремя проводили обслуживание, пусть и не в официальном сервисном центре, и какая-то деталь вдруг вышла из строя, вам обязаны заменить ее в рамках гарантийных обязательств. Ведь тут речь пойдет об устранении недостатков, возникших по вине изготовителя (например, оказалась некачественной какая-то деталь). Но если специалисты СТО официального дилера придут к выводу, что неисправность детали обусловлена некачественным обслуживанием в стороннем сервисе, в ремонте будет отказано.

Владимир Гаврилов,
Московская область

Межсервисный интервал у моего нового автомобиля – 20 тысяч км. Но дилер настойчиво предлагает дополнительно заменить моторное масло после 10 тысяч пробега, мотивируя это более тяжелыми условиями эксплуатации авто по сравнению с Европой. Так кто же прав – завод-изготовитель или дилер?

Дилер лукавит. Дело в том, что порядок прохождения периодического технического обслуживания устанавливает производитель. Утверждение, что в России особые условия эксплуатации, не имеет никакого обоснования. Производитель перед началом официальных продаж автомобилей проводит сертификацию, во время которой проверяется соответствие транспортного средства требованиям безопасности, экологии и т. д., установленным российскими техническими регламентами. На практике дилеры прибегают к подобным уловкам, чтобы заработать на навязанных услугах, а это уже противоречит закону «О защите прав потребителей». Исключение может быть в одном случае: когда владелец автомобиля согласился на дополнительную гарантию непосредственно от дилера. В этом случае придется выполнить все дополнительные требования.

Кирилл Савченко,
Краснодарский край

Хочу купить для души старенькую «Волгу» ГАЗ-21. Будут ли у меня проблемы при постановке авто на учет, так как номер двигателя у этой машины практически не читается?

Трудностей с постановкой на учет не будет. Дело в том, что в апреле 2011 года вступили в силу поправки в правила регистрации транспортных средств. В настоящее время при постановке на учет номер двигателя не сверяется.

XADO

получи от автомобиля
МАКСИМУМ



Атомарный кондиционер металла
XADO Maximum 1 Stage
с ревитализантом

- Восстанавливает поверхности деталей и компенсирует текущий износ.
- Выравнивает и увеличивает компрессию в цилиндрах.
- Создает активную систему защиты деталей от нагрузок и перегрева.
- Улучшает смазывающие свойства масла и трибологические характеристики узлов двигателя.
- Повышает мощность и приемистость двигателя.



xado.com

Интернет-магазин xado.ru

В ПОРЯДКЕ БРЕНДА

Анна Клепач и три фотографа:
Александр Кульнев, Евгений Бобриков
и Константин Якубов
(ну прямо Маша и три медведя!) –
проверили, насколько велика сила
автомобильного бренда.



А началось все это безобразие с того, что на редакционной парковке появился электрический «Мицубиси i-MiEV». Ну как пройти мимо! Конечно же, мой молящий взгляд, словно у кота из «Шрека», не смогли проигнорировать и позволили совершить на этом чуде техники небольшой вояж.

И вот еду я и все жду, когда же хоть кто-нибудь обратит внимание на мою малявку. Неужели наши водители замечают только то, что покруче, почернее да побольше? А ничего, что этот бесшумный представитель нашего с вами будущего стоит подороже иного бизнес-седана да и по уровню технологий повыше будет?

Вот и решила я на эксперимент, цель которого – понять, не вылетают ли в трубу те сто-пятьсот миллионов евро-долларов-рублей, которые идут на формирование имиджа марки. Для этого не потребовались дорогостоящие акции по изучению общественного мнения.



«Смельчак «Опель-Астра GTC»

Предыдущее поколение этой модели примелькалось. Натыкаясь на нее в потоке, взгляд лениво скользит по кузову и безразлично переходит к созерцанию пробки. А жаль! Ведь этот автомобиль действительно красив. Просто надо смотреть на него дольше пяти секунд.

Новая генерация «Астры GTC», только-только появившаяся на нашем рынке, вызывает неподдельный интерес (как и предшественник в первые месяцы продаж) и у прохожих, и у соседей по потоку, и особенно у водителей таких же машин предыдущего поколения. А что, если заклеить все опознавательные знаки? Тогда восприятие невольно проходит через призму смелых форм. Половина опрошенных узнала «Астру», но до названия модификации доходили лишь продвинутые пользователи. У рядового обывателя этот хэтчбек вызывал противоречивые чувства. Лучшее описание фантазии прохожих описывает поговорка «Кто в лес, кто по дрова». «Европейца» путали и с «корейцем» (очень часто), и с «китайцем» (что, к счастью, случалось редко).

Обошлась парой наклеек и ножницами. Закрываем все шильдики на машине и спрашиваем полтора десятка прохожих, что за автомобиль перед ними.

Эксперимент показал, что народ в автомобильных тонкостях не особо разбирается. Все как один принимались гадать на кофейной гуще. Понять это можно: прежде такого разнообразия на наших дорогах не было. Сейчас же новые машины посыпались словно из рога изобилия – как тут поспеть и все запомнить. Да и современные дизайнеры усложняют задачу, перебегаая от одной марки к другой и стирая грань между брендами.

❖ Представительница Старого Света «Шкода-Октавия»

Сюрпризов от этого автомобиля я не ждала – «Шкода» прочно обосновалась на наших дорогах. Странно было предполагать, что этот силуэт вызовет разночтения. Чешскую марку распознали все – в яблочко! А вот определить модель удалось не всем. Как ни странно, многие спутали старушку «Октавию» с младшенькой «Фабией». Чехам зачет за узнаваемость марки.



Смотрите на iPad:
угадываем, кто есть кто



❖ Принарядившийся консерватор «Фольксваген-Кросс Поло»

Лишь единицы признали в этом «оранжевом апельсине» «Поло». Звучали даже абсурдные предположения, будто им явлено некое новое творение АВТОВАЗа. Опасливые догадки, что это «Фольксваген», все же были. Да, марка вышла за пределы привычного образа добропорядочного европейца, но должно же быть в жизни место празднику.



❖ Модник «Ситроен-DS3»

Крепким орешком оказался кичливый нонконформист: из пятнадцати опрошенных лишь трое с опаской произнесли: «Ситроен». Остальные тыкали пальцем в небо, называя первое, что придет в голову. В итоге название марки осталось для большинства тайной. Что же, этому представителю модной линейки DS неузнаваемость только на руку. Bravo дизайнерам и низкий поклон: они создали нечто, выходящее за рамки и не поддающееся систематизации. Любители выставить напоказ свою индивидуальность это оценят.

❖ Возмутитель спокойствия «Хёндай-Солярис»

Ох, сколько же шума наделал этот автомобиль! Последний год только о нем и разговоров. А ежемесячные рапорты, сколько тысяч этих машин продано в России, уже навязли в зубах. Порой кажется, без «Хёндай» и прожить нельзя.

А смогут ли прожить без него потенциальные покупатели? Внешность «Соляриса», на мой взгляд, самая удачная не только в своем классе, но и среди более дорогих автомобилей. Оказалось, что экстерьер бестселлера задал в душу не мне одной. Прохожие с ходу называли корейскую марку – даже неинтересно как-то без интриги. Но ее породил мой вопрос: «А что это за модель?». Тут мнения разделились. Больше половины без запинки называли «Солярис», но были и те, кто спутал его с «Элантрой».

ВРЕМЯ СЕРЕДНЯКА

Автомобили классифицируют не только по вместимости, но и по стоимости содержания. За расходами владельцев авто среднего класса наблюдал **Игорь Терemenko**.



Honda Accord 2.0 6MT

● ОСАГО	6336 руб.
● Каско	93 000 руб.
● Транспортный налог	5928 руб.
● ТО-1	6800 руб.
● Затраты на топливо	52 200 руб.
ИТОГО:	164 264 руб.

Наибольшие траты ждут хозяев «Хонды-Аккорд». Поскольку модель занимает лидирующие позиции в рейтингах угонов, придется серьезно раскошелиться на полис каско. Вдобавок необходимо приобрести недешевый полис ОСАГО и уплатить весьма крупный дорожный налог. Утешением для владельца станут умеренные в сравнении с конкурентами цены на сервис. Впрочем, это не помогло модели выбиться в лидеры – в общем зачете последнее место.

Mazda 6 1.8 5MT

● ОСАГО	5544 руб.
● Каско	95 000 руб.
● Транспортный налог	2400 руб.
● ТО-1	8000 руб.
● Затраты на топливо	46 400 руб.
ИТОГО:	157 344 руб.

Несмотря на самую дорогую среди сравниваемых автомобилей страховку каско, хозяин «Мазды-6» сэкономит почти 7000 рублей. Сократить издержки удастся за счет относительного небольшого дорожного налога и приемлемой стоимости полиса ОСАГО. Еще немного позволит отыграть умеренный аппетит двигателя. В результате автомобиль занимает четвертое место в нашей «турнирной» таблице.



Toyota Avensis 1.8 5MT

● ОСАГО	5544 руб.
● Каско	55 793 руб.
● Транспортный налог	4410 руб.
● ТО-1	8500 руб.
● ТО-2	9524 руб.
● Затраты на топливо	47 125 руб.
ИТОГО:	130 896 руб.

Существенно меньше потратят обладатели «Тойоты-Авенсис». Сэкономить можно на страховках, транспортном налоге и бензине. А вот сделать то же самое на сервисе не получится: стоимость обслуживания вполне демократична, но посещать дилера придется дважды – у марки самый маленький межсервисный интервал (10 000 км). В итоге лишь третье место.



ИМПАЗА®

На правах рекламы

КАК СЧИТАЕМ

Затраты за один год эксплуатации для автомобилей в базовых комплектациях вычисляем при следующих условиях. Годовой пробег составляет 25 000 км, расход топлива в смешанном цикле оцениваем по данным производителя. Стоимость обслуживания

вычисляем, ориентируясь на московских дилеров. Цену страховок (у одной и той же страховой компании) и величину дорожного налога принимаем с коэффициентом для Москвы. Бензин А95 на момент подготовки материала обходился в 29 рублей за литр.



Opel Insignia 1.8 5MT

● ОСАГО	5544 руб.
● Каско	38 000 руб.
● Транспортный налог	4200 руб.
● ТО-1	8700 руб.
● Затраты на топливо	55 100 руб.
ИТОГО:	111 544 руб.

Содержание «Опеля-Инсигния» обойдется на 19 000 рублей дешевле. Снижение затрат обеспечит страховой полис каско – самый дешевый среди конкурентов. Досадно, что машина особой экономичностью не отличается: за отчетный период она переварит бензина куда больше конкурентов. Тем не менее это не помешало «Опелю» уверенно занять второе место в нашем рейтинге.

Volkswagen Passat 1.4 6MT

● ОСАГО	5544 руб.
● Каско	40 327 руб.
● Транспортный налог	2440 руб.
● ТО-1	9700 руб.
● Затраты на топливо	46 400 руб.
ИТОГО:	104 411 руб.

Первое место и звание самого выгодного автомобиля достается «Фольксвагену-Пассат». Небольшая переплата за каско и техническое обслуживание с лихвой компенсируется умеренными затратами на бензин и низким транспортным налогом.



ЖИЗНЬ МЕНЯЕТСЯ В КОРНЕ

Лекарственный препарат «ИмпАЗа» создан специально для лечения нарушения потенции. Регулярный прием помогает мужчинам восстановить сексуальные возможности и вернуть уверенность в своей силе!



Узнайте больше по телефонам горячей линии:
+7 (495) 681-09-30, 681-93-00
или на сайте www.impaza.ru

materia medica
Новый путь к здоровью!

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



ВЕЛИКАЯ ОТЕЧЕСТВЕННАЯ МЕЧТА

Вторичный авторынок в нашей стране делится на две части: иномарки и продукция Волжского автозавода. Об одном из самых коммерчески успешных изделий отечественной половины рассказывает **Максим Приходько**. Фото **Константина Якубова**.

Спросите любого, чья юность пришлась на конец 1980-х – начало 1990-х, о каком автомобиле тогда мечтали, и вам ответят: «О «девятке»!». В данном случае это собирательный образ всего переднеприводного семейства, ибо желанной была не только «девятка», но и «восьмерка» (почти купе!), а еще, как апофеоз тогдашнего автобытия, ВАЗ-21099 цвета «мокрый асфальт». Это машины, о которых грезил любой житель страны, даже если водительских прав у него еще не было. Диспут на тему: «Чем длинное крыло лучше короткого» – мог собирать кинозалы, а чтобы стать обладателем супердефицитного «Спутника» (так именовалось все семейство) в обход очереди, с легкостью расставались с однокомнатными квартирами!

Уйдя из разряда дрим-каров, «восьмерки» и «девятки» до сих пор



И в западной автопрессе можно было прочитать, что собой представляет советский дрим-кар.

в цене и строю в силу надежной конструкции, обилия запчастей и хороших ездовых качеств. Помимо авто, произведенных для внутреннего рынка, все еще можно найти реэкспортные варианты, чьи первые 50 000 кэмэ были накатаны по дорогам Германии, Франции или Румынии. Эпизодически всплывает даже такая экзотика, как машины с правым расположением руля, кабриолеты, а также экземпляры, собранные в Финляндии.

При большом везении отыщете полноприводную версию ВАЗ-21099 – «Лада-Виктори» с начинкой от «Фольксвагена-Гольф Синкро». Впрочем, легче сказочную тыкву вырастить до размеров 43-литрового бензобака, чем найти такую «Золушку» в приличном состоянии. Из всего разнообразия кузовов более всего ценился седан, а потому 99-я – самый ходовой товар на вторичном рынке.



❗ Щиток приборов высокой панели неплохо смотрится по сей день. Впрочем, при хвате руля «без десяти два» часть показаний не видна.

❗ Последний гвоздь в крышку, не иначе. Самый радикальный способ заставить замолчать «поющую» высокую панель.



❗ Покупая возрастной автомобиль, померьте прибором толщину краски. В нашем случае неперекрашенной оказалась лишь крыша.



ФИНПЛАН

Разброс цен – от 30 000 рублей за откровенный хлам до 250 000 за авто последних лет выпуска в оригинале и без всякого намека на тюнинг. Кстати, о доводке: именно первой волне отечественного переднего привода Россия обязана расцветом производства всевозможных автомобильных аксессуаров различной степени полезности. Вот почему такие машины сегодня охотно покупают и для того, чтобы превратить их в околоспортивные болиды.

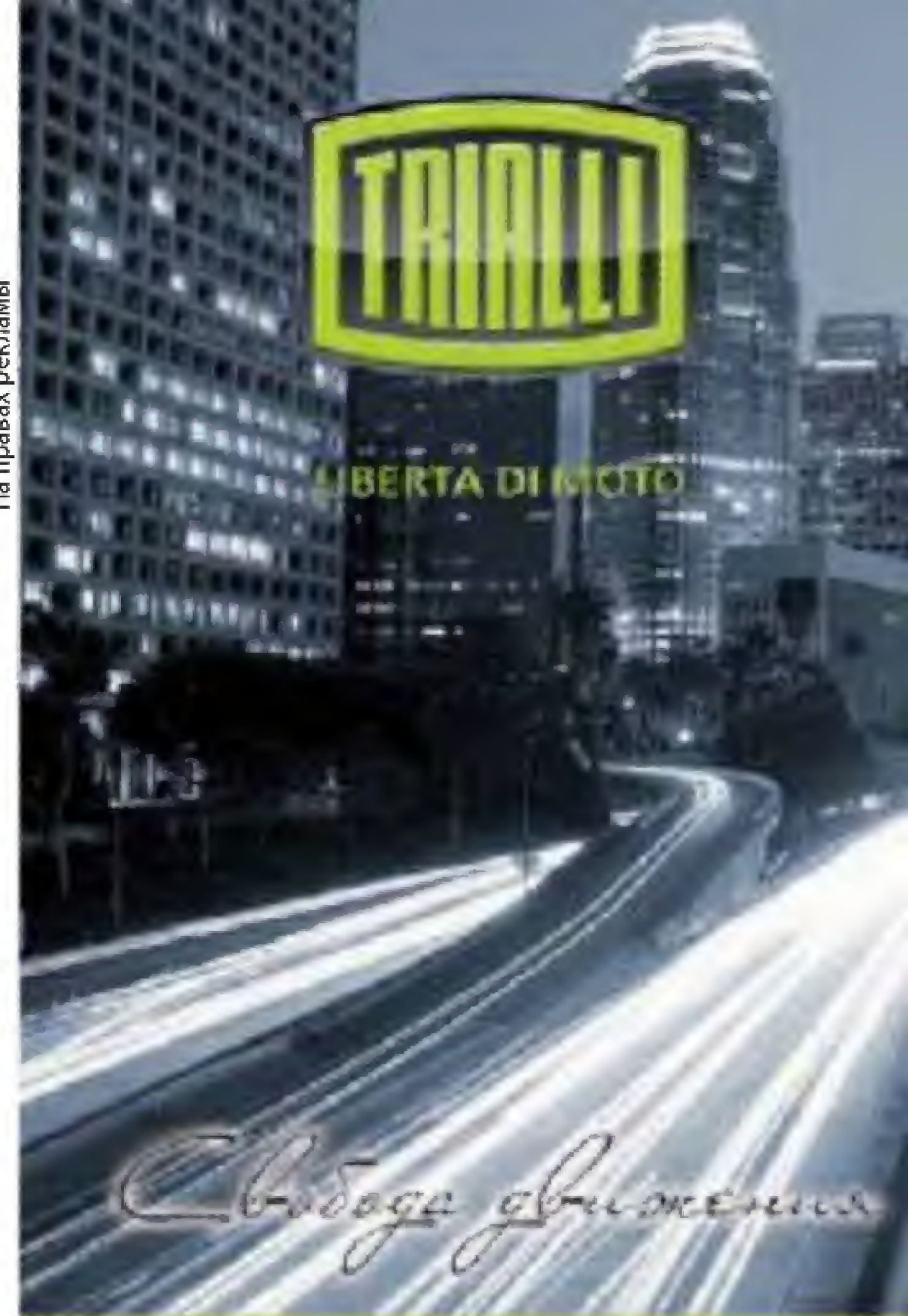
Еще один секрет популярности – доступность запчастей, что позволяет восстановить крайне потрепанный автомобиль за весьма скромную (даже на фоне других бюджетников) цену. Судите сами: наружная панель боковины – 2200 рублей, аналогичная деталь для «Нексии» – 10 860. Капот для 99-й – 1980 рэ, владельцам «Дэу» придется выложить 8400. Удивительно, но зачастую весьма крупные железяки стоят ощутимо меньше, чем вы отдадите за их последующую окраску. Да что кузовщина, новый карбюраторный мотор на VAZ-21099 в сборе купите за 35 400 рублей!

МОТОР-ХОУМ

Увы, тут похвастаться нечем. Дизельные варианты хотя и обкатывались заводом, в серию не пошли. Под капотом у 99-й были и остаются бензиновые моторы, в основной массе – объемом 1,3 и 1,5 л; очень редко, но встречается экспортный 1,1 л. Изменения коснулись лишь системы питания: карбюратор сменился впрыском. Такое однообразие разбавляют машины с роторно-поршневым двигателем, однако сыскать их можно только на рынках Тольятти. Техноаскетизм прослеживается и в коробках передач: только механика.

В деле ремонта моторов и обслуживания машины накоплен гигантский опыт, который позволяет чинить авто в сервисах от Калининграда до Улан-Удэ. Проблемы могут возникнуть лишь из-за отсутствия кое-каких запчастей, но не дефицита технических специалистов. Перетряхнуть всю подвеску тоже не составит большого труда, благо в номенклатуре семь-восемь производителей для каждой группы товаров. Существенный минус этого изобилия – сомнительное порой качество комплектующих. Впрочем, нарваться

На правах рекламы



Ремонтные комплекты КПП

LINEA SUPERIORE

- 100% контроль качества подшипников по виброшумовому фону во всех диапазонах частот!
- Минимальный разброс в размерах тел качения. Отличные ресурсные показатели.
- Обладают высокой статической и динамической грузоподъемностью.
- Продуманная комплектация и наличие высококачественных уплотнителей и крепежных деталей позволяют гарантировать высокую надежность и длительную работу отремонтированных узлов автомобиля



WWW.TRIALLI.RU



✦ Эта машина обута в 14-дюймовые колеса (в стандарте – на дюйм меньше). Тормозные диски (3800 рублей за пару) от «двенашки». Еще из неформата – дверные ручки по цене 1600 рублей.

на контрафакт может владелец любого автомобиля.

Ознакомительная часть экскурсии по советской автомобильной мечте подошла к концу. Для практической работы мы присмотрели инжекторный ВАЗ-21099 выпуска 2002 года с пробегом 97 000 км – по цене 185 000 рублей.

РАПСОДИЯ № 448

Так назывался чудный оттенок краски синего цвета, которой неоднократно покрыт весь кузов. В самом деле, за десять лет жизни машины краску не раз подновляли, дабы авто могло всякий день выказывать бодрый вид и молодецкую статью. Капот, передние крылья и две двери несут на себе слои краски, нанесенные явно не в заводских условиях. Самый толстый слой – на заднем левом крыле: 260 мк. Это наверняка ретушь следов давнего ДТП. Прочий разброс, скорее всего, свидетельствует о борьбе со ржавчиной. Ее очаги видны невооруженным глазом, но сквозных дыр пока ждать не стоит.

Боковые повторители поворотников явно неродные – белого цвета. Других претензий к внешности нет, за исключением глухой тонировки задних стекол. Впрочем, попробуйте найти эту модель без такой опции! То же самое можно сказать о головном свете: он ксеноновый. Хорошо это или плохо, вам расскажут на техосмотре.

Салон. Это сегодня так называемая высокая панель не вызывает никаких эмоций, а 20 лет назад люди делились на два противоположных лагеря: сторонники восхваляли наличие в ней

тахометра и верхнее, более удобное расположение магнитолы. Противники говорили, что у низкой панели лучше работают воздухопроводы. Внутренние скрипы обоих вариантов завод не победил до конца выпуска, так что нынешний владелец просто скрепил отдельные части саморезами. Неэстетично, зато тихо. Обивка потолка не прокурена – тоже большой плюс. Да и сиденья весьма опрятные.

Открыв капот, увидели спортивно-желтого цвета трубу-растяжку между передними стойками. Замер компрессии в цилиндрах показал, что двигатель добрый, ходовая тоже в норме. До смены ремня ГРМ еще тысяч двадцать километров – значит, дополнительных трат пока не предвидится. Заметим, что это первый автомобиль в нашей рубрике, при осмотре которого не выявилась потребность в немедленных капиталовложениях.

Двадцатиминутный тест-драйв вернул меня в собственное безбородое прошлое. Отсутствие усилителя руля и кондиционера только добавило воспоминаний о том, как я забирая старшую дочку из роддома на собственной «девятке» цвета «вишня-127».

Вообще, машина скорее порадовала, чем огорчила. Порывивала глушителем в меру, ШРУСы в поворотах не похрустывали. Сложилось впечатление, что предыдущие два хозяина относились к ней с большой любовью и пробег в 97 000 км с лишним – честный. Учитывая, что до первой капиталки автомобилю положено пробежать примерно 150 000 км, этот еще

НАША СПРАВКА

Первое переднеприводное семейство ВАЗ (ВАЗ-2108, -2109, -21099) выпускали в Тольятти с 1984 по 2004 год. Отдельные модели собирали также в Сызрани и на Украине. Часть авто экспортировалась в страны бывшего СЭВ и Западную Европу. В 1990 году дилер советских автомобилей в Европе компания «Скалдия-Волга» представила кабриолет «Наташа», подобные строили и в Германии. Оживить спрос на западном рынке в середине 1990-х пытались, выпустив версию «Балтик» финской сборки. Кстати, все экспортные машины несли собственное имя – «Самара». На Вазе эти автомобили первыми получили окраску металлизированными эмалями.

Достоинства, характерные для всех моделей семейства, – высокие динамические и скоростные характеристики, экономичность, хорошая управляемость и устойчивость на различных типах дорог, а еще крепкие бамперы. Одно из самых главных свойств – отличная ремонтопригодность.



✦ Lada Baltic.



✦ Lada Natacha.



✦ Lada Konela.



✦ Lada Samara.



- ❖ Привет из советского прошлого: листочек с обозначением цвета кузова наклеен на крышку багажника.
- ❖ Совершенно аутентичный шильдик *СПУТНИК* – редкость. Нынешнее поколение норовит выкорчевать упоминание о социализме и воткнуть взамен простые заглушки.



послужит. Так что найдете похожий вариант – можете смело покупать для поездок на каждый день.

В быту 99-я непривередлива, аппетит у нее скромный, налог на лошадиные силы просто смешной. Ездовые качества тоже на высоте, не зря в доводке первого переднеприводного семейства ВАЗов участвовала немецкая фирма «Порше». Если вам немного за сорок, такая машина отлично подойдет для снятия приступов легкой

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ НОВЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ ВАЗ-21099 в Московском регионе, руб.

Капот	1980
Радиатор	1400
Крыло переднее	800
Стекло ветровое	1133
Генератор	3300
Бампер передний в сборе	3150
Колодки передние/задние	380/310

ностальгии. Ежели вы молоды, то, владея таким аппаратом, поймете, почему 99-я для ваших родителей олицетворяла понятие «жизнь удалась». Примерно так же сегодня в обществе ценятся навороченные смартфоны или планшетики.

Кстати, в этой машине компьютер тоже есть. Он, конечно, нештатный, тем не менее показывает все необходимые параметры. О таком мы в свое время даже и не мечтали.

ЗР

На правах рекламы



GÜNTEX

репутация профессионалов.

Новая торговая марка Güntex.

Включает в себя всевозможные шпатлевки, грунты, лаки для авторемонта. В продуктовую линейку входят современные материалы, разрабатываемые и выпускаемые под наблюдением компании ASTA, Германия



Произведено по технологии и под контролем качества ASTA GmbH

ОАО «РУССКИЕ КРАСКИ»
РОССИЯ, 150002, г. Ярославль, ул. Б. Федоровская, 96
тел. (4852) 49-29-41/42/43/81
www.guntex-asta.com

УЖЕ В ПРОДАЖЕ!

на правах рекламы



МАЛ-ПОМАЛУ

Сориентироваться на вторичном рынке неискушенному покупателю куда сложнее, чем на первичном: слишком много на вторичке «диких» участников, пытающихся играть по своим правилам. Понять, что к чему, поможет руководитель отдела маркетинга компании «Формула 91» Михаил Лезжов.

Картина, увы, непостоянна – цены и предпочтения зависят от места, времени года и иных факторов. Здесь речь пойдет о Московском регионе. Компоновать бэушный товар будем традиционно – по классам. Начнем с малого.

Условно говоря, этот сегмент можно отнести к начальной ценовой категории – 100–400 тыс. рублей. Кусочек лакомый, занимает до 10% общего объема всего вторичного рынка. При этом потенциальный спрос порой превышает предложение – интерес к малышам проявляют около трети будущих покупателей.

Особенно быстро продаются свежие машины, не старше двух-трех лет. Экземпляры в хорошем техническом состоянии уходят за одну, максимум две недели. Случается и дефицит: вторичка, как известно, кормится от первички, а «просевшие» в период кризиса автосалоны смогли реализовать гораздо меньше новых авто. Горячая десятка нынче выглядит так.

1 Наиболее популярное приобретение – «Хёндай-Гетц». Выбор достаточно велик. Чаще встречаются варианты с двигателем 1,4 л (97 л.с.), хотя есть версии и с другими моторами: от 1,1 л (62 л.с.) до 1,6 л (105 л.с.). Механических и автоматических коробок примерно поровну. «Пустых» исполнений мало – электропакет,

усилитель руля, «музыка», кондиционер, антиблокировочная система и подушки безопасности, как правило, на месте. Пробег 50–80 тыс. км, год выпуска 2005–2007-й. Слабых мест у «Гетца» практически нет, при покупке достаточно обычной проверки технического состояния. Особую любовь к автомобилю питает слабый пол.

2 Второе место по объему продаж в малом классе занимает «Дэу-Матиз». Основная причина – умеренная цена. В нашем обзоре это едва не самое дешевое предложение. Правда, и начинка под стать – электропакет, магнитола, иногда кондиционер. Мотор самый слабый – 0,8-литровый, мощностью 52 л.с. Более могучий собрат (1,0 л, 64 л.с.) встречается крайне редко. В дефиците и АКП – новыми такие машины к нам давно не поставляют. Среднестатистический пробег 40–60 тыс. км, возраст около пяти лет. При осмотре обратите внимание на состояние кузова (геометрия и сохранность лакокрасочного покрытия), сцепления и трансмиссии. Автомобиль нередко покупают в качестве «школьной парты», отсюда и упомянутые проблемы.

3 «Тойота-Ярис» – самый, пожалуй, удобный и комфортный из представленных. Машина дорогая (в среднем около 390 тыс. рублей), зато отменно укомплектованная: электропакет,

подушки безопасности, хороший «звук», кондиционер, система распределения тормозных усилий и антиблокировочная, а также борткомпьютер и подогрев сидений есть уже в базе. Двигатели на любой вкус – от 1,0 л (68 л.с.) до 1,5 л (106 л.с.), последний чаще в сочетании с автоматом. Механических коробок вообще крайне мало. Основу составляют авто 2007–2008 годов выпуска с пробегом 40–60 тыс. км. Машина исключительно надежна, качество сборки оцениваем на отлично.

4 Прочные позиции занимает «Опель-Корса», в первую очередь благодаря солидному набору силовых агрегатов: от бюджетного 1,0 л (60 л.с.) до самого мощного в классе 1,6 л (192 л.с.). Есть и дизели – 1,5 л (65 и 82 л.с.). Однако более распространены моторы 1,2 л (80 л.с.) и 1,4 л (90 л.с.). Первые агрегируют с роботизированной АКП, вторые – с гидромеханикой. Чистая механика встречается реже. Практически в каждом автомобиле есть электропакет, антиблокировочная система, кондиционер, магнитола с CD-плеером, подушки безопасности. Нередки комплектации с системой динамической стабилизации и климат-контролем. Средний возраст вторичных авто едва не самый солидный – семь лет, встречаются образцы 1990-х годов. Но большая часть машин посвежее – 2006–2008 годов выпуска, с пробегом 70–90 тыс. км. Серьезных хронических недостатков у модели не выявлено.

5 «Лада-Калина» – единственная в нашем перечне модель, способная похвастаться полным комплектом кузовов (седан, хэтчбек, универсал). На вторичном рынке бал правит седан. Основная масса оснащена моторами 1,6 л (82, 87 и 98 л.с.), но попадаются



МАЛЫЙ КЛАСС НА РЫНКЕ ПОДЕРЖАННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Марка, модель	Минимальная/максимальная стоимость, тыс. руб.	Средний возраст	Ожидание покупателя на площадке	Рейтинг по объему продаж, место
«Хёндай-Гетц»	220–495	6 лет	24 дня	1
«Дэу-Матиз»	123–500	5 лет	39 дней	2
«Тойота-Ярис»	180–499	4 года	56 дней	3
«Опель-Корса»	135–530	7 лет	76 дней	4
«Лада-Калина»	150–300	4 года	12 дней	5
«Шевроле-Авео»	199–465	4 года	32 дня	6
«Форд-Фьюжн»	287–445	5 лет	28 дней	7–8
«Мицубиси-Кольт»	128–450	7 лет	33 дня	7–8
«Хонда-Джаз»	220–540	5 лет	35 дней	9
«Ниссан-Микра»	150–530	8 лет	32 дня	10

и маломерки – 1,4 л (89 л.с.). Коробка передач, увы, только механическая. Набор опций небогат: электропакет, «музыка», подушка безопасности, усилитель руля. Встречаются и крайности – от абсолютно «пустых» машин до навороченных: с кондиционером, подогревом сидений и антиблокировочной системой. Больше всего экземпляров 2006–2008 годов, с пробегом 30–40 тыс. км. Автомобили не отличаются надежностью, однако пользуются устойчивым спросом из-за низкой цены.

«Шевроле-Авео» – вполне доступная модель, располагающая двумя типами кузова. Седанов на рынке чуть больше, чем хэтчбеков. Линейка двигателей разнообразна: от 1,2 л (84 л.с.) до 1,6 л (106 л.с.), но чаще встречаются силовые агрегаты объемом 1,2 и 1,4 л. Помимо механической коробки есть четырехступенчатый автомат, который попадает нечасто. По оснащению автомобиль схож с «Хёндай-Гетц». Средняя стоимость машины на рынке 280 тыс. рублей,

возраст около четырех лет, пробег 40–70 тыс. км. При выборе особое внимание надо обратить на состояние кузовных панелей: нередко встречается коррозия. Случаются также проблемы в системе управления двигателем.

Хорошим спросом пользуется «Форд-Фьюжн», однако высокая стоимость не дает ему выбиться в лидеры продаж. Главное преимущество модели – удобный и просторный салон. В стандартную комплектацию входит электропакет, «музыка», кондиционер, подушки безопасности, системы распределения тормозных усилий, экстренного торможения и антиблокировочная. Распространенные двигатели – 1,2 л (75 л.с.) и 1,6 л (100 л.с.), встречаются и варианты с 1,4 л. Машин с механикой и с автоматами примерно поровну. Как правило, средний возраст продаваемых автомобилей пять лет, пробег – в интервале 50–80 тыс. км. «Фьюжн» скорее мужской, нежели женский выбор. Практически все экземпляры в отличном состоянии.

Симпатичный «Мицубиси-Кольт» олицетворяет пресловутое японское качество, хотя изготавливался в Голландии. Единственное серьезное нарекание – шумоизоляция относительно слаба. Самый распространенный двигатель – 1,3 л (95 л.с.), но можно найти и другие: от 1,1 л (75 л.с.) до 1,5 л (150 л.с.), в том числе дизельные 1,5 л (68 и 95 л.с.). Большинство машин укомплектованы роботами. Набор опций весьма внушителен для этого класса: кондиционер, электропакет, подогрев сидений, магнитола, подушки безопасности, антиблокировочная система. Нередко встречаются версии с системой динамической стабилизации, круиз- и климат-контролем.

Средний возраст семь лет, пробег не превышает 60–80 тыс. км. В целом надежен и неприхотлив.

«Хонда-Джаз» – самая дорогая модель нашего обзора. Комфортный, динамичный автомобиль для города, на что недвусмысленно намекает весьма скромный дорожный просвет. Единственный тип кузова – хэтчбек. Двигатели – от 1,2 л (90 л.с.) до 1,5 л (110 л.с.). Основная масса укомплектована мотором 1,4 л (100 л.с.) с автоматической коробкой передач. Оснащение по-японски солидное: «музыка» с CD-плеером, подогрев сидений, кондиционер, электропакет, подушки безопасности, система динамической стабилизации, антиблокировочная система. Круиз- и климат-контроль тоже не редкость. Много машин в обвесе. Основная масса 2007–2008 годов выпуска, с пробегом 40–60 тыс. км. При покупке проявите интерес к состоянию деталей подвески и трансмиссии. Впрочем, проблемы встречаются нечасто.

Завершает десятку автомобиль необычной внешности – «Ниссан-Микра». Многим он нравится, хотя за экстравагантность форм приходится платить тесноватым салоном и ограниченной обзорностью. Бензиновые моторы 1,0 л (65 л.с.), 1,2 л (65 и 80 л.с.) и 1,4 л (88 л.с.) представлены в равных количествах (первый с механикой, остальные обычно идут с автоматом), а вот дизели крайне редки. Обычно авто укомплектованы кондиционером, литыми колесами, борткомпьютером, подушками безопасности, антиблокировочной системой и системой динамической стабилизации, магнитолой, датчиками дождя и парковки. Большинство «микр» – 2003–2006 годов выпуска, с пробегом 60–80 тыс. км. Серьезных нареканий к машине нет.

ТРАНСПОРТНЫЕ РАСХОДЫ



Наша история про любителей наживы продолжается. Перед журналистами-авантюристами стоит непростая задача выгодно перепродать очередное авто. Ход событий осветил **Игорь Терemenko**.

На 110 000 рублей, вырученных от продажи «карбоновой» «десятки» (ЗР, 2012, № 1), мы решили купить уже иностранный автомобиль. Машины после серьезных аварий рассматривать не стали: для их ремонта у нас нет ни специализированного оборудования, ни соответствующих навыков. Ограничились экземплярами с механическими дефектами либо незначительными кузовными огрехами.

Автомобили выбирали в Интернете. Среди обилия предложений найти подходящий вариант оказалось непросто: выгодные экземпляры уходили еще до выхода объявлений в свет. Профессиональные перекупщики, располагающие собственной агентурой, успевали вытащить из огня самые вкусные каштаны. Нам же пришлось довольствоваться тем, что осталось.

★ Эпизод

АУДИ-80 КУПЕ



100 000
руб.



★ За выдавший виды «Ауди-80 Купе» 1990 года продавец хотел выручить 100 000 рублей. Судя по аннотации, требовался мелкий кузовной ремонт в виде замены рваного переднего крыла и расколотого бампера, в реальности все оказалось гораздо хуже. За долгую жизнь машина сменила немало хозяев, и каждый норовил добавить что-нибудь от себя. Итог получился ужасающий. Саморезы, торчащие из самых неожиданных мест, придавали некогда элегантной машине вид подзаборного самосвала. Салон выглядел не менее колоритно. Когда многочисленные попытки пустить двигатель кончились неудачей, мы с облегчением отправились восвояси.



★ Эпизод 7

В КАССУ!

68 000
руб.

1400
руб.

600
руб.



★ Но в целом авто хорошее, надо брать! После упорных торгов продавец уступил еще 12 000, в итоге вполне живой «Фольксваген» обошелся нам в 68 000 руб. Покупку решили не регистрировать, ограничившись генеральной доверенностью (1400 руб.). В довесок приобрели транзитный полис ОСАГО (600 руб.).



★ Эпизод 6

А ПОСМОТРЕТЬ...

★ Кузов сохранился неплохо: днище и лонжероны крепкие, сквозная коррозия затронула лишь некоторые внешние панели. Салон изрядно потрепан, но, если его почистить и подклеить, будет выглядеть достойно. По механике удалось выявить гул ступичного подшипника, неисправные упоры задней двери, вдобавок стартер срабатывал через раз.



★ Эпизод 5

БУДЕМ БРАТЬ

80 000
руб.

★ Идея приобрести «Транспортер» крепко запала в душу. И вот спустя неделю мы стоим около ТЗ 1985 года выпуска в исполнении «Каравелла»: микроавтобус бордового цвета, с родным оппозитным бензиновым двигателем 1,9 л, стоит всего 80 000 рублей. Под многочисленными слоями краски просматривается родной оранжевый цвет: похоже, в далеком прошлом машина трудилась у немецких дорожников.



★ Эпизод 4

ФОЛЬКСВАГЕН-ТЗ
ТРАНСПОРТЕР

★ Интересное предложение – «Фольксваген-ТЗ Транспортер» 1989 года за 100 000 рублей. Однако буквально за час до встречи владелец сорвал сделку, ссылаясь на семейные обстоятельства. Гораздо позже эта машина вновь появилась на сайте, но уже за 150 000. Похоже, неплохой спрос просто подстегнул аппетит.

★ Эпизод 3

РЕНО-КЛИО

★ Через пару дней подвернулось многообещающее объявление с мутной фотографией о продаже «Рено-Клио» 2002 года за 100 000 рублей. Со слов продавца, у машины не работал двигатель и требовалось покрасить оперение передка после мелкого ДТП. Подозрительно дешево – за исправные аналоги того же года просили от 180 000 до 220 000 рублей. Однако желание поймать удачу за хвост победило сомнения. Но, взглянув на потенциальное приобретение, не поверили своим глазам: машина оказалась с правым рулем! Ценность возможной покупки сразу снизилась почти до нуля.

★ Эпизод 2

МЕРСЕДЕС-БЕНЦ W115

120 000
руб.

★ На следующий день всплыло объявление о продаже в соседнем городе «Мерседес-Бенца W115» 1975 года выпуска, якобы простоявшего в гараже чуть ли не большую часть жизни. За раритет торговец просил всего 120 000 рублей! Единственная неисправность – не заводится двигатель. Но, стартер, мол, его прокручивает, а значит, стоит надеяться на лучшее. Берем! Увы, мечты вновь разбились. Вожделенный «мерс» напоминал ржавое корыто. Коррозия съела добрую половину несущих элементов кузова, пол в ногах водителя и пассажира практически отсутствовал, пороги превратились в труху, а нижние части дверей походили на дуршлаг. С трудом сдержав порыв удавить продавца на месте, отбыли домой.



до
100 000
руб.

★ Эпизод 8

хлопоты начались

4500
руб.

500
руб.

600
руб.

100
руб.

★ В гараже первым делом заменили развалившийся внутренний ШРУС и ступичный подшипник (4500 руб.). Подтекание заднего тормозного цилиндра вылечили заменой манжеты (100 руб.), заодно прокачали систему и обновили рабочую жидкость (600 руб.). Ремонт стартера обошелся в 500 руб. Промыли карбюратор

и отрегулировали обороты холостого хода, после чего двигатель зашептал, как новый. Больше всего денег потратили на замену шин, изношенных до состояния сликов (покрышки 9060 руб., шиномонтаж 1400 руб.). Такова цена специфической «коммерческой» резины.

9600
руб.

1400
руб.



★ Эпизод 9

по кузову

★ Окраску «буса» решили доверить профессионалам. Сытые столичные мастера просили за работу минимум 100 000 руб., в Московской области удалось сторговаться за 90 000 руб. Брянские мастерские брались за 70 000, а в Клинцах согласились на 60 000 руб. Связавшись по электронной почте с мастерской в Барановичах, всего через час получили полный прайс-лист. В графе «Итого» значилось 45 000 руб., за эти деньги братья-славяне обещали залатать дыры и выкрасить «Транспортер» с разборкой салона.

45 000
руб.

★ Эпизод 10

покупки

4770
руб.



★ Оставалось купить арки для замены и собраться в путь-дорогу. Нужные детали нашли в профильном магазине. Новый комплект тайваньского неоригинала обошелся в 4370 руб. Заодно сняли рабочие упоры задней двери с останков «Транспортера», стоявшего на задворках торговой точки (400 руб.).

★ Эпизод 11

в дороге!

950
руб.

730
руб.

★ Поскольку ремонт грозил растянуться на три недели, а жизнь вдали от семьи нас никак не устраивала (в том числе по финансовым соображениям), мы заранее озаботились покупкой обратного билета. Место в общем вагоне ночного поезда обошлось в 950 руб. Но сначала надо преодолеть 850 км «туда». Перед границей купили страховку по Республике Беларусь, полис на месяц обошелся в 730 руб. Дорога в дружественной республике оказалась даже лучше, чем в России. «Каравелла» уверенно держала 90 км/ч. Ничто не предвещало беды. Но вдруг на половине пути в моторе что-то звякнуло... Беспомощный «бус» откатился к обочине. Его «сердце» замолчало...



продолжение следует.

РЕМОНТ БАМПЕРА

Возникающие при эксплуатации автомобиля проблемы обычно имеют несколько решений.

Дано:

в небольшой аварии пострадал бампер — появилась трещина и несколько царапин.

Требуется:

устранить последствия с наилучшим соотношением цена/качество.

Решение:

Вариант 1. Теоретически самый качественный ремонт должен выполнить дилер — с соблюдением всех фирменных технологий и использованием правильных материалов. Увы, близость к первоисточнику обходится слишком дорого: подготовка поверхности и окраска потянут на 10 000–15 000 рублей. Трещины и пробоины здесь не лечат, деталь с такими повреждениями придется заменять новой, а цена оригинальной запчасти с дилерской наценкой точно не обрадует владельца.

Вариант 2. А вот мастерские, специализирующиеся на ремонте автопластмасс, готовы отреставрировать что угодно. Форму детали возвращают с помощью фена, прорехи латают, используя армирующую сетку и термопистолет с присадочным материалом. Последний нередко нарезан из однотипных деталей с европейских свалок. Оттуда же по желанию клиента за 2500–5000 руб. доставят бампер целиком. Разумеется, б/у.

Работа под ключ в автосервисе приличного уровня, обладающем необходимым оборудованием, включая окрасочную камеру, стоит от 4000 до 10 000 рублей, в зависимости от класса авто и тяжести повреждений. Гибкий подход при сопоставимом качестве делает вариант весьма привлекательным.

Вариант 3. Гаражные услуги немного дешевле: за все про все потребуют тысячи три-четыре. Слабое место подобных мастерских — окраска готовых изделий. Специальный участок малобюджетным заведениям, как правило, не по карману, а покрытие сомнительного происхождения норовит слезть в течение первых же месяцев.

Вариант 4. Бывалые могут подновить авто самостоятельно. Технологию найдут на профильном интернет-сайте, набрав слова «как отремонтировать бампер» в любом поисковике. Понадобятся все тот же термопистолет (либо достаточно мощный паяльник), краскопульт (годится аэрозольный баллон подходящей емкости) и сопутствующие расходники. Стоимость материалов и инструмента нетрудно узнать в ближайшем хозмаге, качество же целиком в ваших руках.

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ДЕТАЛЕЙ (без окраски) в специализированных магазинах Москвы, руб.

Автомобиль	Передний бампер	Задний бампер
«Форд-Фокус»	16 500	27 000
«Рено-Логан»	4500	5500
«Мицубиси-Лансер»	16 000	17 000
«Хёндай-Солярис»	7500	8100
«Киа-Спортидж»	10 200	9500
«Лада-Калина»	1700	1800
«Лада-Приора»	7930	2775
«Шевроле-Нива»	5800	5800
«Тойота-Кэмри»	6500	8000
«Ниссан-Теана»	12 500	12 000

Е. Борисенков: «Свою первую иномарку, поддержанный «Форд-Сьерра», я чинил и обслуживал самостоятельно. Причем успешно: задний бампер, залатанный на коленке и окрашенный из баллончика, при продаже подозрений не вызвал. Теперешний автомобиль — новый кроссовер, прописан у дилера. Ясное дело, энтузиазма и свободного времени с годами поубавилось, а зарплата, наоборот, выросла».

На правах рекламы

РОСГОССТРАХ



КАСКО

30%

ОТ СТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЯ*



Получить дополнительную информацию о страховании каско Вы можете в ближайших офисах РОСГОССТРАХ, у агентов компании, а также на сайте www.RGS.ru.

0530 БИЛАЙН, МЕГАФОН, МТС
ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ
ООО «Росгосстрах», лицензия С № 0377-60 выдана ФССН 07.12.2009 г.

www.RGS.ru

* Тариф 30% может быть получен в филиале ООО «Росгосстрах» в Москве и Московской области при страховании KIA Sportage выпуска 2012 года, если возраст страхователя не менее 45 лет, а стаж вождения — не менее 10 лет, при условии применения динамической франшизы.

МАКСИМУМ МИНИМАЛИЗМА

Можно ли получить много удовольствия от маленькой машины? От «Мини-Купера» – можно, утверждает **Михаил Кулешов**. Фото **Елены Циваниной** и **Константина Якубова**.



А почему «Мини»?

Он появился у меня отчасти случайно. Я поглядывал в сторону подержанных немецких седанов – «Мерседес-Бенца W210», «пятерки» БМВ в кузове E39, как вдруг волей случая оказался за рулем прокатного «Мини-Купера». День прошел в полной эйфории. Понял: хочу ездить на этой машине, и ни на какой другой!

В мой бюджет укладывались автомобили 2002–2004 годов выпуска. Пробеги на «Мини» ранних лет скручивают без зазрения совести, оттого на поиски приличной машины ушел месяц. За это время вдоволь насмотрелся на уезженные экземпляры с затертыми салонами, гремющими подвесками и окрашенными не в тон кузовными деталями (а на одометрах от 60 000 до 90 000 км). Почти отчаявшись найти живую машину, без особого энтузиазма набрал очередной номер... и зеленый «Купер» 2003 года с пробегом 105 000 км, оцененный в 420 000 руб., появился на парковке перед моим домом.

Сколько же «Мини» за такие деньги?

Результаты диагностики на сервисе показали: в дополнение к обязательной замене масла и фильтров нужно менять лишь втулки заднего стабилизатора. Две резинки обошлись в 300 руб., работу неофициалы оценили еще в полторы тысячи.

На этом первые вложения закончились, и меня поглотила радость обладания машиной. Город превратился в картодром, а каждая поездка – в праздник! Сравнительно легкому автомобилю более чем хватает 116-сильного двигателя в союзе с механической коробкой передач. Добавьте короткую базу и жесткие подвески – теперь понимаете, о чем я? Вопреки предостережениям самых практичных знакомых, повседневная эксплуатация не доставила хлопот. При моем росте 176 см сесть «самому за собой», конечно, непросто. Однако три человека размещаются без особых проблем, а багажника хватает для пары

MINI COOPER

- Год выпуска – 2003-й
- В эксплуатации – с июля 2010 года
- Пробег – 140 000 км
- Средний расход топлива – 9 л/100 км

небольших сумок и пакетов с продуктами. А ведь можно сложить задние сиденья. В такой конфигурации мне без труда удалось загрузить комплект зимних колес. На моей машине (сделана после рестайлинга 2002 года) бардачок уже с крышкой, а центральном туннеле удобное место под мобильный телефон. К расположению спидометра посередине привык довольно быстро, а остальные приборы (тахометр с вынесенными на него показаниями бортового компьютера) и органы управления не требуют адаптации.

Выходит, идеальный автомобиль? Разумеется, ждать стопроцентной надежности от машины, пробежавшей

более сотни тысяч, наивно. Первым сдался радиатор системы охлаждения, потекший после двух месяцев езды по московским пробкам. После осмотра места течи и оценки общего состояния радиатора принял решение: ремонтировать. Работы в специализированном сервисе, включая снятие-установку и годовую гарантию, обошлись в 3500 руб.

При пробеге 123 000 км во весь голос заявил о себе передний ступичный подшипник. Причем с момента появления признаков неисправности до опасного сильного люфта удалось проехать всего около 200 км. В дальней поездке такая поломка добавила бы несколько седых волос. Тем более что подшипник продается только в сборе со ступицей, а ждать его пришлось три дня. Оригинальная деталь обошлась в 3700 руб. Тогда же заменил отслужившие свой срок передние амортизаторы, отдав 2500 руб. за пару и обогатив сервис еще на 3000 руб.

Проблема перегоревшего глушителя – опять же возрастная и вполне ожидаемая. Однако стоимость нового заставила вздрогнуть: 21 000 руб.! Мастерская по ремонту глушителей

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, руб.

ТО-105 000	3500
Втулки заднего стабилизатора с заменой	1800
Ремонт радиатора системы охлаждения	3500
Ступица передняя с заменой	5200
Щетки стеклоочистителя	500
ТО-115 000	3500
Передние амортизаторы Meyle с заменой	5500
Ремонт глушителя	6000
Передние тормозные диски и колодки с заменой	6200
Амортизаторы капота*	1400
ТО-125 000	4150
Щетки стеклоочистителя	650
ТО-135 000	3900
ИТОГО:	45 800

*Заменял сам.

сделала реплику оригинальной выпускной линии за 6000 руб.

Вскоре поменял передние тормозные диски (3000 руб.) вместе с колодками (1300 руб.) и копеечные щетки стеклоочистителя (подходят от «Волги»). Самостоятельно сменил амортизаторы капота, приобретенные по 700 руб. за штуку.

Ну и конечно, меняю масла и фильтры через каждые 10 000 км.

Расход 95-го бензина очень сильно зависит от манеры езды – можно уложиться в 7 л/100 км, но нетрудно потратить и 12 л на сотню.

Ну и стоил ли такой «минимализм» затрат сил, времени, денег?

Да, на «Мини-Купер» не вывезешь с дачи урожай, не поедешь всей семьей в отпуск. Требовательная к качеству дорог подвеска вытряхивает душу при первой же возможности, а цены на некоторые запчасти и обслуживание в самом деле неоправданно завышены.

Но к «Мини» нельзя подходить со стандартными мерками. Такую машину выбирают сердцем, а не разумом, поэтому рассуждать о целесообразности покупки я не берусь: для меня это больше, чем автомобиль, – неотъемлемая часть жизни. И спустя полтора года после покупки я о ней ничуть не жалею. По-прежнему наслаждаюсь каждой поездкой, каждым подхватом двигателя после 4000 об/мин, каждым поворотом руля! Отходя от машины, непременно бросаю назад счастливый взгляд. Когда-нибудь я из него вырасту, – но, думаю, еще очень нескоро.

ЗР



Несмотря на необычный дизайн интерьера, за рулем удобно. К своеобразному расположению спидометра привыкаешь быстро. На руль вынесено управление штатной аудиосистемой и круиз-контролем.



Никакой короткий текст не передаст эмоций, которые способен подарить «Купер». На нем нужно поехать от души.



У тех, кто садится в «Мини» впервые, авиационные тумблеры, как правило, вызывают море эмоций.



Для повседневной городской жизни багажника хватает. В особых случаях на помощь придет складывающееся в пропорции 50:50 заднее сиденье.



На отметке 4000 оборотов мотор буквально оживает и не скидает до самой отсечки.

Дмитрий Федоров



длины и могла протереть краску) и пучок проводов в передней панели (причина этой замены осталась неизвестной). Хотя некоторый беспорядок с электрикой в центральной консоли продолжается до сих пор: стоит включить обогрев заднего стекла, как сразу же заметно падает скорость вентилятора отопителя.

Система отопления и вентиляции салона потом еще преподнесла сюрприз. Летом, в самую жару, после пробега лишь двадцать с небольшим тысяч кондиционер явно принялся халтурить. Приток холодного воздуха был совсем не такой обильный, как хотелось. Сменили фильтр в системе, попутно выяснив, что оригинального у дилеров в наличии нет. Нашли похожий на стороне. Он оказался чуть шире, чем надо, но, проявив настойчивость, в установочную рамку его закрепили. Однако эффективность охлаждения салона осталась слабой. Автомобиль так и поехал в южный пробег, и там-то кондиционер отказал совсем. Мастера официального сервиса в Саратове быстро нашли причину – избыток хладагента. Как такое могло произойти, не смогли объяснить и специалисты калужского завода «Фольксваген», – система на конвейере заполняется автоматизированно, переизбыток физически невозможен. Тем не менее перезаправкой хладагента неисправность устранили.

К тому моменту «Поло» начал страдать еще одной болезнью. При холодном пуске двигателя сначала тихо, а потом все более громко стали постукивать гидротолкатели клапанов. После 10–15 минут работы звук исчезал, но холодный мотор снова имитировал цоканье дизеля. С этой проблемой мы дотянули до ТО-30 000 км, где обнаружилось, что девять из шестнадцати гидротолкателей требуют замены! Поменяли все. «Фольксваген» очень заинтересовался этим дефектом: мол, это уникальный случай. По мнению производителя, скоротечная кончина была обусловлена экстремальными условиями теста «60 часов «За рулем»: автомобили все время идут по скоростной дороге полигона на максимальной скорости. Правда, попутно выяснилось, что наш «Поло» все же не уникален – компенсаторы меняли по гарантии еще у нескольких машин. И, как оказалось, проблема не исчерпана – на 33 000 км снова начало прослушиваться знакомое постукивание. Два компенсатора из вновь поставленных опять чем-то недовольны.

Счастливчик продолжает забег...

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ VOLKSWAGEN POLO (12 000–35 000 км)*, руб.

Бензин А95 (средний расход – 8,5 л/100 км)	50 632
Противоугонная система	18 310
Летние шины «Мишлен» (5 шт.)	24 255
Зимние шины «Нокиан» (4 шт.)	27 200
ТО-15 000 км	7 474
Фильтр салонный	380
ТО-30 000 км	14 065
Общие расходы (12 000–35 000 км)	212 081
Стоимость 1 км пробега	9,2

*Без учета марафона «60 часов «За рулем» (0–12 000 км), а также расходов на полисы ОСАГО и каско.

На правах рекламы

KYB

Our Precision. Your Advantage *



АМОРТИЗАТОРЫ
KYB

ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ
ВАШЕЙ ГАРАНТИРОВАННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Компания KYB предоставляет длительную гарантию на продукцию – до 24 месяцев или 70 000 км пробега. При покупке амортизаторов и пружин KYB требуйте гарантийный талон.

Дополнительная информация на сайте
www.kyb.ru

* Наша точность. Ваше преимущество





ТРУДОВОЙ РЕЗЕРВ

Сергей Канунников

В летнюю пятницу МАЗ выехал на встречную полосу и «собрал» несколько стоявших в пробке машин, в том числе наш пикап. «Мазда» и ее экипаж отделались относительно легко. Главное – люди без травм. А на машине пришлось менять оба бампера, фару, фонарь, радиаторы системы охлаждения, кондиционера и интеркулера, ну и кое-что по мелочи. Два месяца автомобиль стоял, ожидая документов из ГИБДД. Получив их, отправили пикап в сервис, похвалив себя за то, что в очередной раз разорились на каско. Еще полтора месяца ждали запчастей, и через пару недель после их прибытия «Мазда» вновь приступила к работе.

С тех пор затраты были очень небольшими. На 85 000 км, наконец, поменяли передние колодки. Диски и задние тормоза выглядят как новые. Пробеги 90 000 км отметили посещением СТО. По гарантии сменили подшипник левой передней полуоси и провели диагностику турбокомпрессора. Также нам показалось, что стык интеркулера и патрубка потеет маслом, но сервисмены убедили: появление легкой масляной пленки здесь в порядке вещей. Мы им поверили и заодно сделали плановое ТО.

После этого масло и фильтры меняли самостоятельно (стараясь делать это каждые 5000–7500 км), заодно проводили осмотр автомобиля и смазывали крестовины карданов.

Можно было бы только радоваться «Мазде», если б она еще заводилась в мороз. Заночевав на улице при температуре около минус двадцати, дизель пускается с большим трудом. Бывают вариации: мотор оживает, но вскоре глохнет и вторично пускаться не хочет. Заправка на проверенных АЗС ситуацию не меняет. Приходится по старинке лить кипяток на корпус топливного фильтра! Может, лучше поставить подогреватель? Тем более что расставаться с «Маздой» пока не собираемся. Затраты на ее эксплуатацию остаются стабильно низкими – менее 4 руб. в расчете на 1 км пробега. В общем, резервы у нашего пикапа еще есть – грех не использовать!

MAZDA BT-50

- Изготовитель – Mazda Group, Таиланд
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с сентября 2008 года
- Пробеги на момент отчета – 100 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2009, № 1, 4; 2010, № 5; 2011, № 6



- ❗ Задние тормоза выглядят не хуже новых.
- ❗ Залог долговечности крестовин карданных валов – своевременная смазка.



РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MAZDA BT-50 (0–100 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–80 000 км)	311 168
Из них на дизтопливо	153 045
Расходы на содержание (80 000–100 000 км)	72 361
Из них на дизтопливо (средний расход – 9,6 л/100 км)	52 445
ТО–90 000 км	13 246
Диагностика турбины	1010
Масло моторное (ТО–95 000 км, ТО–100 000 км)	5052
Фильтры масляные	608
Общие расходы (0–100 000 км), руб.	383 529
Из них на дизтопливо (средний расход – 9,4 л/100 км)	205 490
Стоимость 1 км пробега	3,84



Аккумуляторы которые не подведут!

 **farmakom mb**
KONCERN



**АККУМУЛЯТОРНЫЙ
ЗАВОД СОМБОР**

**ПОКУПАТЕЛЕЙ НАШИХ БАТАРЕЙ
ОЖИДАЮТ СЮРПРИЗЫ В ИЮНЕ!**



Завод аккумуляторов Сомбор
Градина 3, 25000 Сомбор, Сербия
Тел (+381 25) 467-189
fas@farmakom.co.rs

Концерн Фармаком МБ Шабац
Хајдук Велькова 66, 15000 Шабац, Сербия
Продажа: (+381 15) 362-811
www.farmakommb.com

aleksandra.kurdulic@farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4111
jelena.dragicevic@fas.farmakom.co.rs
моб. (+381 64) 839-4900

ПОШЛА МУХА НА...

Удалить со стекла и капота следы насекомых с помощью «мухомоек» в красивых баллончиках пытался **Геннадий Емелькин**.

Средство для уничтожения насекомых Insect Remover 6.295-377.0



Жидкость должна удалять насекомых с разных поверхностей. Рекомендовано распылить и через пять минут вымыть мойкой высокого давления. Но состав разочаровал: со старыми загрязнениями справляется с огромным трудом. А ведь в инструкции написано: облить, подождать и смыть...

Заявленный производитель
Alfred Kaercher, Германия
Ориентировочная цена за 500 мл – 340 руб.

Bug Blitz



Средство предназначено для быстрого удаления следов насекомых, птиц и древесных смол. Его удобно наносить, но легко отмывает лишь свежую грязь. Со старой же приходится возиться, да и требуемое усилие великовато.

Заявленный производитель
CarPlan, Великобритания
Ориентировочная цена за 750 мл – 260 руб.

Tar-N-Bug Remover TR-1



Кроме мух призван бороться с битумом, мовилем, смолой от почек, птичьим пометом, следами от скотча и стикеров. Пенный состав в аэрозольной упаковке легко удаляет свежих насекомых, а вот бороться с засохшими не в состоянии.

Заявленный производитель
Gunk, США
Ориентировочная цена за 340 г – 190 руб.

Очиститель кузова профессиональный Hi-Gear HG5625



Должен отмывать также птичий помет, гудрон, антикоррозийные составы, следы от почек, старый полироль и маслянистую пленку со стекол. Особо рекомендован для металла. Пенный состав удобно наносить на поверхность, но отмывает он только легкие загрязнения — с двухнедельными не справился.

Заявленный производитель
Hi-Gear Products, США
Ориентировочная цена за 340 г – 200 руб.

Легкая очистка от налипших насекомых Pulimoscerini



Не подумайте, что инструкции на русском нет, — она прячется под верхним слоем наклейки, который надо отлепить. Состав удобно наносить, он легко удаляет свежие и старые загрязнения. Усилие требуется небольшое, и времени на очистку ушло совсем немного.

Заявленный производитель
MA-FRA, Италия
Ориентировочная цена за 500 мл – 230 руб.

Спрей для удаления следов насекомых и смолы Resin & Bug Remover



К перечисленным в названии двум видам загрязнений добавлены вполне конкретные птичий помет, старый полироль и совершенно расплывчатое «и т. д.». Итальянский спрей порадовал приятным ароматом и легко отмыл свежие загрязнения. С присохшими — хуже.

Заявленный производитель
«Мисал Арексонс», Италия
Ориентировочная цена за 500 мл – 240 руб.

Очиститель пятен гудрона и следов насекомых Turtle Wax Bug & Tar Remover TBTR FG 5102



Обещаны победы над гудроном, древесным соком, жиром, маслом, птичьим пометом. После обработки оставляет защитное восковое покрытие. Густой состав неудобно распылять, но растирается он легко и удаляет даже старые загрязнения. Однако процесс слишком долгий и требует усилий.

Заявленный производитель
«Тёртл Вакс Юроп», Великобритания
Ориентировочная цена за 500 мл – 280 руб.

По стеклу ползает муха, на подоконнике нехоти лежит молоток. Сижу и думаю, как бы глупость не совершить...
Из Интернета



мелкими летунами, но в любом случае стекло придется мыть. Капот, кстати, тоже запачкан. Проблема в том, что неохота наводить чистоту, что называется, по горячим следам. Вот и мы не отмывали подопытный автомобиль от налипших мух и комаров недели три.

Результаты «банного дня» для каждого из препаратов приведены в подписях к фото. Сразу отметим: большинство составов оказались не столь эффективны, как хотелось бы (впрочем, со свежими загрязнениями подобного типа они справляются

значительно лучше). Если вы моете авто регулярно, можно обойтись куда более дешевым шампунем. Другое дело – заявленная многими производителями составов их способность удалять пятна смолы и гудрона. Но это повод для другого теста.



Очиститель кузова от следов насекомых и гудрона **Doctor Wax DW5628**



Спасает от следов не только насекомых, но и сока деревьев, липовых почек, птичьего помета и гудрона. Состав густой – удобно наносить, не нужно ждать, пока он вступит в реакцию. Отмывает присохших насекомых при небольшом усилии.

Заявленный производитель

Doctor Wax, США

Ориентировочная цена

за 300 мл – 120 руб.

Очиститель следов насекомых **Bug Shifter SIM44**



На этикетке перечислены лишь следы насекомых и птичий помет; наклейка на русском пообещала также удаление гудрона, смолы деревьев и вообще любых биологических загрязнений. Увы, несмотря на возможную агрессивность к краске, это не лучшее оружие против присохших следов.

Заявленный производитель

«Саймонайз Интернешнл», Великобритания

Ориентировочная цена

за 500 мл – 250 руб.

Гелевый очиститель пятен от насекомых **Liqui Moly**



Узкоспециализированный препарат для очистки кузова, стекол, пластика и хрома. Отдельно рекомендован для поликарбонатных фар и фонарей. Гелевый состав при изрядном усилии и упорстве смывает давно засохшие следы от мух. О свежих и говорить нечего.

Заявленный производитель

«Ликви Моли», Германия

Ориентировочная цена

за 500 мл – 320 руб.

Высокоэффективный очиститель следов насекомых **Ac-415**



К следам насекомых изготовитель добавил дорожную пыль и грязь, а к всевозможным поверхностям – номерные знаки. И правильно, они-то как раз здорово пачкаются мухами. Как и большинство соперников, состав крайне неохотно справляется со старыми загрязнениями.

Заявленный производитель

ООО «НПП «Астрохим», Россия

Ориентировочная цена

за 500 мл – 65 руб.

Очиститель следов насекомых «ХОРС»



Помимо объектов прямого предназначения может удалить масляные и жирные пятна. Безопасен для лакокрасочных покрытий, пластика и резины.

Состав удаляет застарелые следы от мух, притом без особых затруднений. Цена так и подталкивает остановить выбор именно на нем.

Заявленный производитель

ОАО «ПКФ «ХОРС», Россия

Ориентировочная цена

за 500 мл – 80 руб.

Удалитель следов насекомых и битумных пятен **Bug & Tar Remover AS-355**



Для работы со всеми видами поверхностей и любыми биологическими загрязнениями, справляется с гудроном, смолой и соком деревьев. Состав, как и большинство остальных, легко отмывает «свежих» мух, а со старыми приходится долго возиться.

Заявленный производитель

«Престон Продактс», США

Ориентировочная цена

за 382 г – 150 руб.

Универсальное средство для удаления насекомых **Sonax**



Ориентирован только на насекомых, безопасен для лакированных, стеклянных, пластиковых и хромированных деталей. Как и большинство испытанных средств, легко удаляет свежие загрязнения. Со старыми тоже справляется, но медленно и при большом усилии.

Заявленный производитель

«Сонакс», Германия

Ориентировочная цена

за 500 мл – 280 руб.

КОРМЛЕНИЕ ДИНОЗАВРОВ



Что будет, если древний автомобиль, рассчитанный на низкооктановый бензин, напоить чем-то более современным? Ответ на популярный сегодня вопрос ищут **Михаил Колодочкин** и **Александр Шабанов**.

Вообще-то, 80-е бензины до недавнего времени были у нас вне закона. Еще в 2008 году, с вводом Технического регламента на топлива, нам популярно объяснили: они плохие, экологически грязные и иномаркам чиновников да депутатов никак не подходят. Посему их не включили даже в экологический класс 2, самый низкий по Регламенту.

Вступление в силу этого мудреного документа неоднократно откладывалось. Наконец, осенью 2011 года, когда уже на всей территории России должен был (согласно первой редакции Регламента) продаваться только бензин класса 4, выяснилось, что большинство НПЗ не достигло даже класса 3 (такое топливо разрешалось производить до конца 2009 года)! В темпе принятия очередные поправки, которые... отменили всякие ограничения по октановому числу. Теперь можно, не оглядываясь на сроки, выпускать любой бензин, хоть 72-й, хоть 110-й, лишь бы все остальные требования к экологичности топлива были соблюдены.

Однако процесс пошел: нефтяники с 2008 года сворачивают производство 80-го бензина. Сегодня он хоть и «в законе», но в жутком дефиците! А поскольку крупнейшие НПЗ его вообще перестали выпускать, эту марку везут со старых заводов, которые

не успели проснуться с вводом Регламента, либо с полукустарных мини-НПЗ, где получают дешевые низкокачественные суррогаты, перегоняя газовый конденсат. В итоге заправка 80-м стала нынче и сложной, и сравнительно дорогой, и непредсказуемой по последствиям!

Чем же кормить старичков-динозавров? Тут и ЗИЛы с «москвичами», и старые мотоциклы, и лодочные моторы... Не станет ли им плохо? Проверим.

СТАРЫЕ СТРАШИЛКИ И НОВЫЕ РЕАЛИИ

Умные механики, начитавшись книжек, рассказывают, что использование высокооктанового бензина в старых моторах чревато повышенным расходом, потерей мощности, резким увеличением токсичности. А самое страшное – сгорят клапаны и поршни! И всё потому, что высокооктановый бензин по сравнению с низкооктановым горит хуже, медленнее. Но так ли это?

Авторы давно косились на стенд со стареньким волговским ЗМЗ-4021. Наша задача продлила ему жизнь: пусть в последний раз послужит людям! Выбрав АЗС с уважаемым брендом, чтобы с ходу не нарваться на бодягу, купили по канистре 80-го, 92-го

и 95-го. Стоили они соответственно 25 руб. 80 коп., 26 руб. 50 коп. и 28 руб. 20 коп. за литр.

Затем мы проделали обычный цикл испытаний, последовательно меняя сорта. Измерили расход топлива, мощность, токсичность отработавших газов на десяти точках, характерных для универсального цикла эксплуатации. Чтобы оценить изменение температур выпускных клапанов (а косвенно – и поршневой группы), поставили термомпару на выпуск.

Для начала никаких регулировок системы зажигания не делали. Мотор пустился и отработал совершенно нормально. Результаты измерений показали, что на 80-м бензине при штатных регулировках мощность была чуть побольше и бензина мотор ел меньше – на 3–5%. И чем выше октановое число, тем больше разница. А вот с токсичностью все наоборот! На 95-м бензине экологические показатели двигателя были лучше, чем на 80-м, но ненамного – на 10–12% (это лишь чуть выходит за пределы погрешности измерений). Причем наибольший эффект замечен по снижению выхода окислов азота.



А что же с самым страшным – целы ли клапаны и поршни? Однозначно – да! Температура отработавших газов если и зависела от октанового числа бензинов, то очень слабо. Вся разница укладывалась в 15–20 °С!

В конце концов мы решили: глупо переплачивать за более дорогой бензин, не используя его преимуществ. Сдвинули угол опережения зажигания на 5 градусов вперед – на стареньких карбюраторных машинах это нетрудно. Итог не заставил себя ждать: потеря мощности как не бывало, экономичность стала на 2–3% лучше, чем при работе на 80-м со штатной регулировкой двигателя.

Итак, заворот кишок отменяется!

ТЕРЯЕМ – НАХОДИМ



Первый плюс – в том, что переход с 80-го на высокооктановые топлива ничем плохим мотору не грозит. Клапаны не сгорят, поршни останутся целы. Но и книжки не виноваты: просто они написаны очень давно! В эпоху этилированных бензинов добавка свинца в топливо серьезно тормозила скорость его сгорания. Да и железо в виде столь любимого нефтяниками ферроцена – тоже. Но сейчас Регламент строго запрещает присутствие в топливе любых металлов (хоть за это спасибо!). А современные технологии

повышения октанового числа, основанные на оптимизации углеводородного состава топлив и частично – на использовании кислородосодержащих высокооктановых компонентов, наоборот, улучшают сгорание топлива. Именно это мы и увидели в эксперименте: температура отработавших газов при работе на высокооктановых бензинах не увеличилась (ее увеличение служит первым признаком затянутого горения топлива).

Почему же мы пусть немного, но потеряли в мощности, пока не изменили регулировку мотора? Дело в том, что у высокооктановых бензинов ниже теплотворная способность. То есть при сжигании одного килограмма топлива они выделяют меньше теплоты, чем тот же 80-й. Но это не значит, что они хуже: теплотворность – это лишь один из параметров, кстати, не входящий в регламент. Зато резерв детонационной стойкости позволяет снимать с них более высокую мощность!



Второй плюс – улучшение экологических параметров.

Конечно, переводом с 80-го на 95-й старый мотор в «Евро-4» не переделаешь, но портить воздух он станет немного меньше. Вот тут и слышится недопонимание чиновников!

Для экологии опасен вовсе не низкооктановый бензин – содержание вредных веществ в выхлопе при работе на 80-м не сильно отличается от достигнутого на высокооктановом топливе! Токсичностью, превышающей все разумные требования, опасен сам мотор, потребляющий 80-й бензин и спроектированный в годы молодости наших дедушек. Снижение экологического ущерба достигается не бензином, а современной организацией рабочего процесса и эффективными системами подавления токсичности.



Третий плюс – при работе даже старого мотора на современном топливе он будет

меньше загрязняться. Скажется и улучшение качества сгорания, и наличие моющих присадок в бензине. А это важно! Правда, наслоения в побитых жизнью моторах – скорее не от топлива, а от сгорания масла, но все же...



Четвертый плюс – не надо тратить время на поиски ставшего дефицитным 80-го. (Мы, например, нашли его только на четвертой заправке.)



Пятый плюс – меньше вероятность нарваться черт-те на что. Причины – смотри выше... Нормальные НПЗ низкооктановых топлив уже практически не выпускают, а качество бензинов, вырабатываемых на мини-НПЗ, обычно ниже самого низкого плин-туса.



Минус всего один: заправка обойдется дороже. Но сейчас уже ненамного: пользуясь дефицитом 80-го, цены на него нефтяники быстренько подтянули к ценам 92-го.

Напоследок пару слов о взаимозаменяемости 92-го и 95-го. Вопрос по популярности не уступает предыдущему, а потому выскажем свое мнение еще раз. Ни тот ни другой не являются дефицитом, а потому заливать нужно рекомендованный заводом-изготовителем машины. Если последний допускает вольности, берите любой: с 92-м будет чуть дешевле, а с 95-м – чуть веселее. В целом для современного двигателя отличие 92-го от 95-го по пределам детонации в обычной жизни практически незаметно. Разница в ОЧ скажется только в режимах больших нагрузок либо при очень уж динамичной езде – и то лишь кратковременными стуками детонации, особого вреда мотору не наносящей.

В общем, не помрем. Россиянина трудно испугать реформами.

ЗР





СПАСТИ РЯДОВОГО ВКЛАДЫША

Пропало давление масла... Вызывать эвакуатор, цепляться на «галстук» или пытаться доползти до сервиса самому? И могут ли помочь при этом особые снадобья, добавляемые к маслу? Разбираются **Михаил Колодочкин и Александр Шабанов.**

Резкое падение давления смертельно опасно и для людей, и для моторов. Конечно, мотор реанимировать намного проще – были бы время и деньги. Но лампочка аварийного давления масла необязательно загорится напротив мастерской – как назло, вспыхнет на захолустной проселочной дорожке. Цивилизация далеко, помощи ждать не приходится... Можно ли предусмотреть в этом сценарии вариант спасения?

АКИ ПОСУХУ!

Задача – помочь автомобилю, лишившемуся моторного масла, проползти как можно дальше. Спекуляций на эту тему, к сожалению, предостаточно – кто-то где-то проезжал с горящей лампочкой чуть ли не тысячи километров. Но нам сейчас не до шуток.

Как долго держатся без масла вазовские «пятерки», мы уже проверяли (ЗР, 2008, № 1). Проводили и стендовые испытания (ЗР, 2009, № 5). Ясно стало одно: двигатели, которые были предварительно обработаны, вели себя не так, как обычные. Скажем сразу: о присадках к маслу речь не идет! Используемые препараты называются иначе: триботехнические составы.

Отличие от присадок в том, что эти составы не предназначены для изменения свойств масел (в отличие от обычных присадок): они влияют на состояние и свойства рабочих поверхностей узлов трения двигателя – подшипников коленчатого вала, цилиндров, поршней, поршневых колец.

Но ведь именно эти детали и страдают в случае внезапной потери давления масла в двигателе! Неужели антифрикционные и противозадирные свойства, которыми наделяют узлы трения двигателя эти составы, настолько мощны, что позволят мотору обойтись без масла? Как долго? В каких режимах? Вот это и проверим.

ПЯТЬ ЭЛИКСИРОВ – ШЕСТЬ ЖЕРТВ

Препаратов, которые декларировали резкое повышение износостойкости двигателя (читай: возможность аварийной эксплуатации мотора), набралось пять: российские OSNOVA, «Супротек-Люкс», «Реагент-3000» (он же «Реагент-3000»), «ЭконоВит» и немецко-российский «НАНО Мотор Refit SET KFZ» (в дальнейшем – Nanoprof).

Теперь о грустном... Для чистоты эксперимента требовалось обеспечить

равные условия работы препаратов. Значит, исходное масло, режимы работы и, главное, исходное состояние моторов должны быть одинаковыми. А как это обеспечить? Ведь, по условиям испытаний, моторы в итоге должны умереть! И так, шесть моторов – пять после обработки и один чистый, безо всяких препаратов, в качестве контрольного. Жаба душит, но надо!

Идентичные вазовские полторалитровые двигатели, прошедшие капиталку на первый ремонтный размер. Все детали – одних и тех же фирм и даже из одних партий поставки. Ритуальные жертвы готовы, начинаем пляски вокруг стенда.

РИТУАЛ ЗАКЛАННЯ

Хмурые жрецы в спецовках по одному тащили упирающиеся моторы на стенд. Сначала контрольный, он послужит точкой отсчета. Но ведь мотор свеженький, после ремонта, негуманно сразу его убивать. Проведем двадцатичасовой цикл обкатки – как доктор с АВТОВАЗа прописал: начиная с холостых и заканчивая приличными нагрузками. Через два часа после старта сняли начальные характеристики, после двадцати часов работы – итоговые. Заодно оценили, насколько влияет обкатка

на мощность и расход топлива. Это тоже интересная информация.

Потом, под бубны шаманов, началось убийство. Двигатель прогрели, остановили, слили масло, а потом пустили снова. Постепенно увеличиваем обороты. 800 об/мин – три минуты выдержки в режиме, давление масла – ноль, полет нормальный. 1500 об/мин – три минуты, полет нормальный... 2000 об/мин – три минуты выдержки, из мотора наконец послышались какие-то неприличные звуки... 2500 об/мин – сорок секунд, и мотор умирая, глохнет. Жрецы зазвенели ключами – жертва вскрыта. Причина смерти – задиры среднего коренного подшипника с проворотом вкладышей.

Следующие экземпляры подверглись аналогичной пытке. Но после двухчасовой обкатки по тому же циклу, что и контрольный, их обработали препаратами – каждый своим. С точным соблюдением инструкций разработчиков. Где-то они просты – влил и поехал, где-то потребовалось влить две бутылки, поменяв в промежутке масло. «Реагент-3000» вообще попросил три обработки.

Сравнили характеристики моторов до и после обработки. Так помимо убийства мы получили важную информацию о влиянии составов на качество обкатки моторов. Сразу скажем: все препараты в той или иной степени подняли показатели после обкатки. «Супротек-Люкс» снизил расход топлива примерно на 7%, поднял мощность на 3,5%. «Эконовит» и Nanoprof

дали похожие результаты; неплохо выступил «Реагент-3000». Обычная добросовестная обкатка контрольного мотора тоже улучшила его показатели, но куда более скромно. Вот вам пища для размышлений на тему: «Обкатывать или не обкатывать, а если обкатывать, то как?». Сводные результаты – на рисунках.

Впрочем, мы отвлеклись от ритуала...

КОРОЧЕ, ВСЕ УМЕРЛИ

Умирали они по-разному. Контрольный мотор еле дополз до 2500 об/мин, зато все двигатели, обработанные составами, жили аж до 4000! Первым сдался испытуемый, отведавший средства OSNOVA, – без масла его хватило на 21 минуту, из которых две он работал на 4000 об/мин. Следующим погиб движок с «Реагентом-3000»: 34 минуты, из них 16 пришлось на высокие обороты. «Эконовит» и Nanoprof выступили похоже: первый дал двигателю медленно и печально умереть на 42-й минуте пытки, второй – на 40-й. А защиты «Супротек-Люкс» хватило на час работы без масла, из которых 42 минуты мотор крутился на 4000 об/мин!

При вскрытии мы нашли на шейках явные следы перегрева – еще бы! У всех причиной выхода из строя стал проворот шатунного вкладыша. А вот кольца, цилиндры, поршни целы – хоть сразу снова ставь в мотор, заливай масло и поезжай дальше!

Жертвы были явно не напрасны.

На правах рекламы

афала®

ПРЕПАРАТ ДЛЯ ЛЕЧЕНИЯ
АДЕНОМЫ И ПРОСТАТИТА
ПОМОГАЕТ СОХРАНИТЬ ПОТЕНЦИЮ



У МЕНЯ ВСЁ
В ПОЛНОМ ПОРЯДКЕ



Узнайте больше
по телефонам горячей линии:
+7(495) 681-09-30, 681-93-00
или на сайте www.afala.ru

materia  medica
Новый путь к здоровью!

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

5 место

Нанокондиционер металла и масла
OSNOVA, Россия

Ориентировочная стоимость
обработки – 400 руб.

Единственный препарат, в чьем описании есть слово «присадка». Очень умное и не слишком понятное описание принципа работы. Производители сразу открестились от наличия в составе всякой бяки – фторуглеродов, хлорпарафинов, графита и порошков металлов. В описании прямо заявлена защита от износа и профилактика задиров – то, что нам надо!

Недорого, но трение снижает, от задиров защищает...

...правда, не очень сильно!



4 место

Защитно-восстановительный комплекс
«Реагент-3000», Россия

Ориентировочная стоимость
обработки – 1200 руб.

Судя по описанию, жуткая смесь искусственных и природных минералов, солей и других соединений металлов, всяких кислот, каучуков, полиамидов и... серы! Вся органическая и неорганическая химия присутствует в виде одного «ноу-хау» и разлита в три бутылки этого состава. Защита от износа в описании заявлена на первом месте – значит, это наш клиент!

Эффект увидели, причем за сравнительно небольшую плату.

Три обработки со сменой масла – сложновато. И сера в составе настоятельно рекомендуется: нынче ее из масел гонят, и не зря!



3 место

Нанозащита двигателя «Nanoprof Мотор Refit KFZ», Германия

Ориентировочная стоимость обработки – 3100 руб.

Куда же без нанотехнологий! Состав правильный, понятный – нанопорошки твердых частиц с протектором из специального графита. Умиление вызвали заявленные эффекты: ресурс двигателя увеличивается ровно на 94%, ни больше ни меньше! А без масла можно проехать целых 5,6 км (и не пытайтесь протянуть хотя бы 6 км...).



- Неплохая эффективность по всем параметрам.
- Очень недешево.

2 место

Нанотехнологический продукт «Эконовит», Россия

Ориентировочная стоимость обработки – 2000 руб.

По составу очень похож на предыдущий, немецкий препарат. Да и работает по всем параметрам похоже. Зато дешевле в полтора раза! А по качеству упаковки и подробности инструкции равных ему нет. Даже ручку в подарок дали!



- Понятная и познавательная инструкция, красивая упаковка, при этом форма подтверждает содержание.
- Не обнаружили.

1 место

Смазочная композиция «Супротек-Люкс 100», Россия

Ориентировочная стоимость обработки – 2400 руб.

Препарат знаком по прошлым испытаниям, так что высокому результату не удивились. Состав не указан, но главное – как работает! Час без масла в серьезном режиме – это сильно. Цена обработки вполне реальная – не дешево, но с учетом получаемых плюсов гуманно.



- Лучший результат по защите двигателя при аварии системы смазывания однозначно вывел средство в лидеры.
- Двукратная обработка со сменой масла – хлопотно. Кому-то для этого понадобится помощь.

ДОКТОР РЕКОМЕНДУЕТ?

Вскрытие показало, что обработка препаратами моторам не повредила. Более того, те поверхности деталей, которые притираются в процессе приработки, у контрольного двигателя смотрелись похуже. Да и характеристики моторов после обкатки подтвердили это.

Выходит, применение хороших триботехнических составов (повторяем, не присадок!) мотору на пользу. И в аварийной ситуации защита поверхностей трения, усиливаемая этими составами, способна реально помочь.

Пересчитывать моточасы в километры пробега не стали специально – слишком много случайных факторов. Понятно и то, что в аварийной ситуации не следует выкручивать мотор до предела возможностей защиты. Поэтому, случись описанная выше неприятность,

постарайтесь аккуратно, без резких перегазовок (желательно на пустой машине) выползти из леса или куда вас там занесло. Порой так спасают не только мотор – собственную жизнь.

Кстати, совет: мотор лучше не глушить! Сильно разогретые без

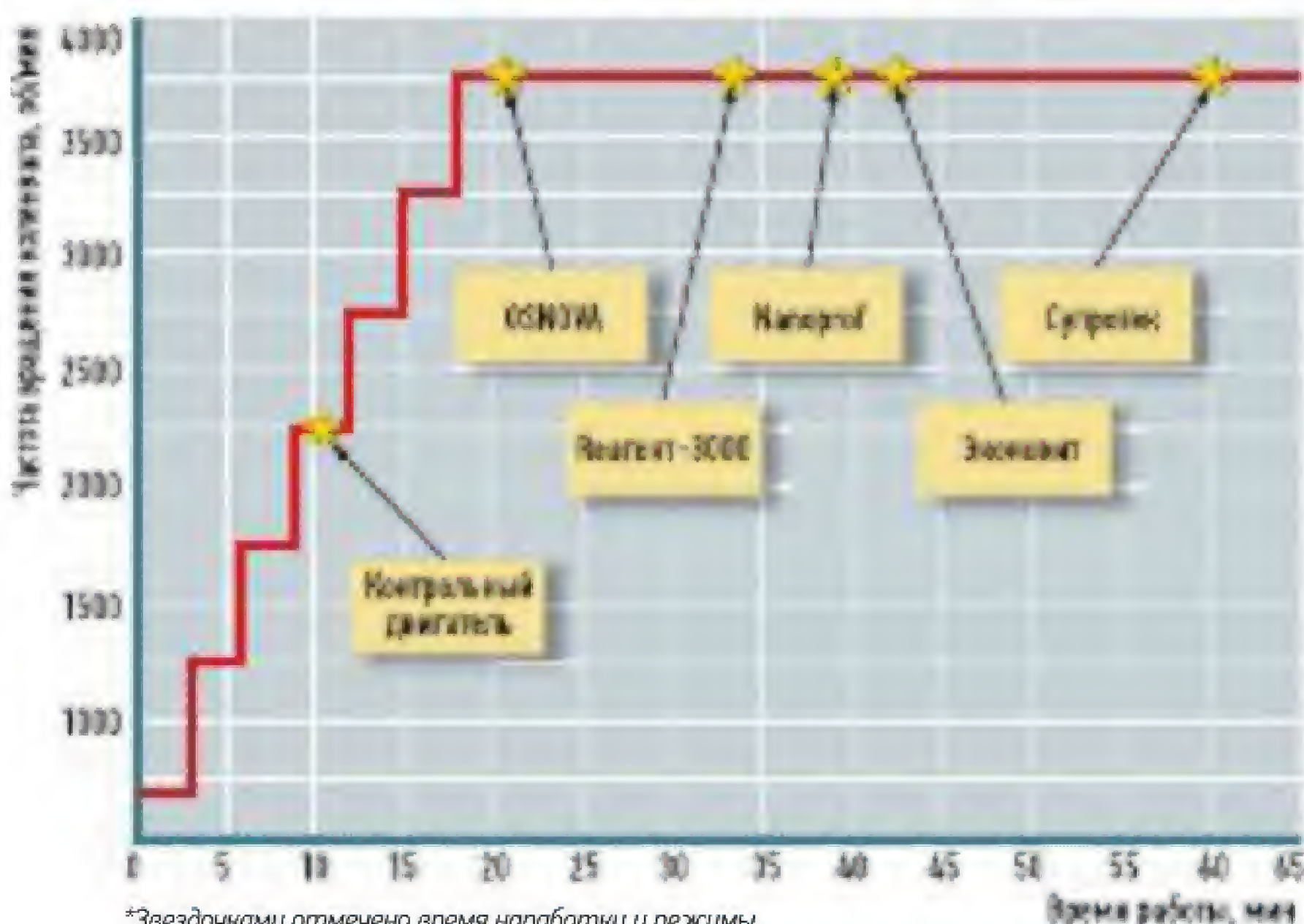
масляного охлаждения поверхности подшипников при остановке могут схватиться и потом, при пуске, проворот вкладышей неизбежен. Вот тогда без эвакуатора точно не обойдешься.

А лучше не попадать в такую ситуацию, чего вам искренне желаем! **ЗР**

ДО ИЛИ ПОСЛЕ? ЗАЛИВАТЬ ИЛИ НЕТ?

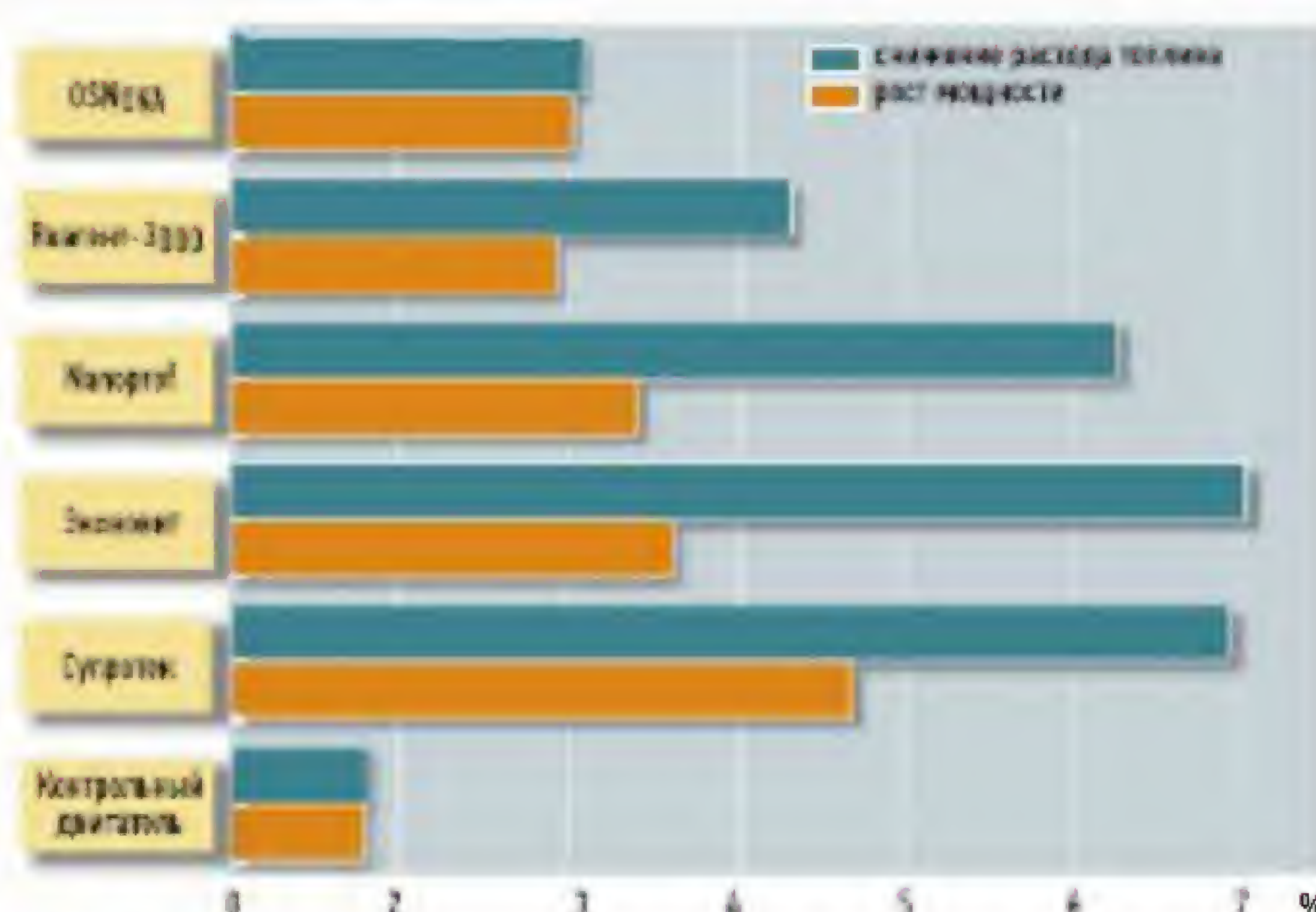
Заливать спасительные снадобья, обнаружив под автомобилем масляную лужу, абсолютно бесполезно. Мотор надо обрабатывать только заранее (это достаточно длительная процедура). То есть испытанные средства являются профилактическими, а не реанимационными.

А нужно ли вообще пользоваться чем-то подобным? Вопрос скорее политический, нежели технический. Ни один автопроизводитель ничего подобного не рекомендует, та же реакция у производителей масел. Но, повторяем, никакого вреда от современных качественных триботехнических составов мы не заметили, а вот польза от них вполне реальна. Поэтому четкого ответа «да» или «нет» не существует: все зависит от условий эксплуатации и обслуживания машины. Тем, кто колесит на гарантийных авто по городу и автострадам, наверное, незачем перестраховываться. Тому же, кто любит забраться на рыбалку куда подальше, стоит ознакомиться с результатом исследований повнимательнее.



*Звездочками отмечено время наработки и режимы, в которых происходил отказ двигателей.

Так умирали моторы, работающие без масла.



Изменение параметров двигателей после обработки (для контрольного – после обкатки).



NEXEN TIRE

N blue HD



N blue HD ROADIAN-HP N8000



МОСКОВСКОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

Акционерного общества
«НЕКСЕН ТАЙР КОРПОРЕЙШЕН» (Корея)
123610, Россия, Москва, Краснопресненская наб. 12,
Международная-2, подъезд 6, офис 517
Тел.: (495)-967-03-80, факс (495)-967-03-81

www.nexentire.com



ВЕРТИЛЯТОРЫ

Эксперимент по замене механизма сцепления в автомобильной трансмиссии парой вентиляторов провели

Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.



Почти каждый наверняка помнит первую самостоятельную попытку тронуться с места на машине с механической коробкой передач. Левая нога злится на правую, та отвечает тем же. Мотор глохнет либо рывком бросает вас вперед. А трогаться в горку совсем весело. Столь же весело учиться ездить на о-о-очень маленькой скорости: так и хочется придавить педаль сцепления, не обращая внимания на недовольство инструктора и запах подгорающих накладок. И каким же кайфом после всего этого представляется открытие:

педалей в машине может быть не три, а всего две... И мотор не будет глохнуть, какой бы неумелой ни была ваша правая нога.

Каким образом двигатель, который неустанно крутится, связан с колесами, неподвижно замирающими, если автомобиль встал перед светофором? Почему он не глохнет и ничего не подгорает? Автоматическая коробка передач – устройство довольно сложное, однако простейший эксперимент поможет кое-что прояснить.

Задачу сформулируем по-ученому: требуется передать момент от враща-

ющегося вала на неподвижный, не соединяя их механически! Решение – на фото. Ставим друг против друга два вентилятора: первый изображает коленчатый вал двигателя, второй – вал коробки передач. Первый включаем в розетку: лопасти завертятся, создали напор воздуха – вот и вторая крыльчатка пришла в движение! И ее энергию уже можно использовать. Если затормозить лопасти (поберегите пальцы!) ведомого устройства, то ведущий вентилятор никак на это не отреагирует и продолжит вращаться. Вот, собственно, и все.

Настоящая коробка-автомат гораздо сложнее, но момент от двигателя передается на нее похожим образом. Крыльчатка на коленчатом валу выполняет роль насоса, создающего поток специального масла, лопасти ведомого «вентилятора» работают как турбина. Масло гоняют по кругу, возвращая часть энергии обратно к насосу. Вся конструкция обрела форму бублика – его устанавливают между двигателем и собственно коробкой передач с планетарными рядами шестерен. Передает энергию поток рабочей жидкости, которая отбрасывается с лопаток насоса на лопасти турбины.

На практике бублик усовершенствовали (и усложнили!) настолько, что он из гидромукты (такая стояла, например, на ЗИМе) превратился в гидротрансформатор. Здесь между насосным и турбинным колесами стоит еще одно – так называемый реактор, связанный с насосным колесом через обгонную муфту. При большой разнице оборотов насоса и турбины реактор блокируется, – тогда на насосное колесо поступает больше жидкости, крутящий момент увеличивается при большой нагрузке примерно втрое.

Зачем же вообще нужна обычная коробка с ее шестеренками? Если бублик умеет изменять величину крутящего момента в зависимости от нагрузки на ведущие колеса, то «чего же боле?» Увы, способности бублика сильно ограничены, а потому заменить собой диапазон в пять-шесть передач он не может. Кроме того, нужно ведь организовать режим заднего хода, «нейтралку», «паркинг».

Долгое время недостатком гидротрансформатора считалось проскальзывание ведомой и ведущей крыльчаток друг относительно друга, приводившее к повышенному расходу топлива, но сегодня научились автоматически замыкать их между собой в режиме равномерного движения, так что машины с такой коробкой расходуют почти столько же топлива, как и с механикой.

АВТОНАБОР **За рулем**

ТРОС

Наш выбор - победитель тестов ЗР и других СМИ: трос, которым действительно можно буксировать автомобиль.

ОГНЕТУШИТЕЛЬ

Наш выбор - победитель теста "ЗР": настоящий огнетушитель с полным зарядом.

ЗНАК АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ

Наш выбор: лучший из бюджетных знаков - действительно отражает свет.

АПТЕЧКА

Наш выбор: честная аптечка с качественными бинтами и устройством для искусственного дыхания.



с 1 по 10 мая
покупайте со скидкой в сети **Лешан**

СМЕХОФАЗОТРОН

Приобретя за 800 рэ изделие «ПЕТРОЛИЧ», заявленное как «сберегатель топлива», отдел экспертиз не обнаружил в описании принципа его работы. Тогда на помощь привлекли коллективный разум редакции.

Есть бородастый анекдот про студента, которого на экзамене заставили потрогать графин с водой и объяснить, почему его солнечная сторона холоднее, чем теньевая. Тот потрогал, смутился, но теорию лихо подвел – дескать, преломление лучей, эффект линзы и все такое. Профессор радостно покивал, а в конце добавил: я, мол, пять минут назад этот графин специально повернул.

В том, что забавная фитюлька, втыкаемая в гнездо прикуривателя, не подарила обещанные 30% экономии топлива, ничего смешного нет. Будет смешно, если экономия хотя бы в 0,03% все же появится, поскольку внутри всего полторы детали: светодиод, конденсатор и т. п. Но ведь на дворе весна: хочется улыбаться! Поэтому

мы попросили нескольких коллег представить, что экономия все-таки есть, а наше дело – дать ее «научное» обоснование. Зарулевцы вспомнили студенческие годы и предложили следующие варианты.



Устройство генерирует несимметричное электромагнитное поле плавающей частоты, не выходящей за пределы ультрафиолетового диапазона. Одновременно оно выдает звуковую волну в а-ритме. По всей видимости, это поглощающий всеволновой фазированный генератор: сочетание выдаваемых им электромагнитной и звуковой волн с учетом их скажущести, фронтов и плоскости фаз подавляют в мозгу человека агрессию и возбуждение, а генерируемые ритмы вводят водителя в состояние умиротворенности. Успокоенный водитель склонен очень плавно тормозить и разгоняться, что и порождает экономию топлива в 10–30%.

Аркадий Козлов,
интернет-отдел

В общем, улыбайтесь, господа! Особенно те, кто уже успел приобрести подобный шедевр. Если наши толкования кажутся вам неточными, предложите свое. Удачи!

Прибор работает по принципу ионизатора.

Воздействуя ультрафиолетом на жидкость или газ, можно значительно улучшить их свойства. В нашем случае отрицательно заряженные ионы (анионы), вырабатываемые прибором, вступают в реакцию с положительно заряженными частицами (катионами), которые содержатся во вредных примесях, присутствующих в топливе. В результате образуются устойчивые соединения, которые без труда задерживаются топливным фильтром. Очищенное топливо эффективнее сгорает, двигатель развивает большую мощность, а расход топлива снижается. Кроме того, прибор ионизирует и воздух в салоне, убивая вредных микробов.

Максим Сачков,
отдел науки

В изделии реализованы элементы эзотерической психопрактики,

которая носит преимущественно прикладной характер. Известно, что информационная структура материального объекта содержит в себе его изначальное назначение: бензин, к примеру, должен гореть. Со временем объект утрачивает исходные свойства, но информацию сохраняет. И если направить на него поток блуждающих энергетических вихрей через информационную линзу, каковой и служит «ПЕТРОЛИЧ», то объект примет изначальные черты. Именно по этому пути пошли создатели устройства: фактически оно гармонизирует пространство, заставляя топливо работать с максимально возможной теплотворной способностью.

Михаил Колодочкин,
отдел экспертиз



ОКРУГЛАЯ ДАТА

Недавно компания «OZ Рейсинг» отметила 40-й день рождения. Передать поздравления редакция доверила **Павлу Леонову**.

Итальянская компания хорошо известна поклонникам автомобильного спорта. Ее имидж зарабатывался на гоночных трассах, начиная с гравийных спецучастков ралли и заканчивая кольцевыми автодромами. В настоящее время продукция OZ Racing используется почти во всех значимых гоночных сериях планеты. К примеру, в Формуле-1 итальянские диски стоят на болидах команд «Ред Булл», «Лотос», «Торо Россо», «Заубер». А в нынешнем сезоне к этому списку добавилась «Феррари», которая подписала с OZ контракт на три года. В чемпионате мира по ралли

продукции юбиляра уже многие годы верны заводские команды «Ситроен» и «Форд». Помимо этого колесами OZ пользуются в Формуле-3, чемпионатах GT1, GT2, GT3, DTM, WTCC, Indy Cars, различных 24-часовых гонках... Всех не перечислить. В прошлом году представили линейку дисков и для мотоциклов. Теперь на них едут гонщики в серии «Супербайк», а в «Мото 2» поклонников компании вообще больше половины соревнующихся. Не остались незамеченными и профессиональные дрифтовые первенства. Количество побед во всех состязаниях и вовсе не счесть.

При всей весомости спортивных достижений около 90% продукции реализуется «на гражданке». Причем штатно диски OZ получают лишь дорогие и эксклюзивные модели – такие как «Бугатти-Вейрон» и некоторые модификации «Феррари». Всё остальное реализуется через рынок запасных частей. Всего итальянцы производят более 10 миллионов колес в год, почти все – у себя на родине. Исключение – бюджетные линейки под брендами MSW и Sparco, появившиеся на рынке в 2009 году.

Особую любовь к бренду испытывают поклонники тюнинга. Не любители синих «писалок», тонировки и ревущих глушителей, а те, кто действительно понимает толк в доработках. Те, для кого помимо эстетической составляющей (а этого у итальянцев не отнять) важно техническое совершенство. И пусть магниевые сплавы используют, как правило, лишь в спорте, а для серийной продукции – в основном алюминиевые, это тоже позволяет сэкономить немало веса. К примеру, 17-дюймовое колесо получается в среднем на 3–4 кг легче, чем у конкурентов (не зря итальянские колеса самые легкие в мире среди сертифицированных). Подобная «диета» улучшает разгонную динамику, комфорт, продлевает жизнь подвеске и позволяет экономить топливо.

Отвечая на наши вопросы, глава компании Клаудио Бернони особо отметил, что российский рынок растет очень быстро. Это подтвердили и представители компании «Колесный ряд» – эксклюзивного импортера продукции OZ в России. С момента начала поставок в 2005 году продажи выросли в семь раз. И если тогда предлагали только восемь типоразмеров и 21 дизайн, то сейчас постоянно в наличии 23 типоразмера полусотни моделей. Розничные цены – от 4700 до 19 500 рублей за колесо. Учитывая высокое качество продукции, которому уделяется повышенное внимание, с 2011 года на всю продукцию дают пятилетнюю гарантию.

39

Самые продаваемые модели дисков OZ в 2011 году (в порядке возрастания объемов): Quaranta, Canyon ST, Versilia, Ultraleggera.



РЕЖЬТЕ И КУСАЙТЕ!

Багажники автомобилей почти полностью избавились от громоздких наборов инструмента, уцелели разве что домкрат да баллонный ключ. А случись что-то быстро отогнуть, привинтить, отрезать?

Популярный мультиинструмент исследовал **Евгений Михалкевич**, в подмастерья записались **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Мультиинструмент Bike Tool

Ориентировочная цена

500 руб.

В составе комплекта семь шестигранников размерностью 2, 2,5, 3, 4, 5, и 6 мм. Но маркировки на них нет, приходится подбирать методом тыка. Крестовая и шлицевая отвертки способны открутить лишь слабо затянутые винты. Головка на 8 мм — без обозначения и фиксации. Остальные пять накидных многогранных ключей (9, 10, 12, 13, 15 мм) изготовлены из тонкого листового металла, фиксируются с большими люфтами. При среднем усилии ключ «на 10» проворачивается, не говоря о больших. Рукоятка отлита из пластика.

Мультиинструмент Vtily pliers

Ориентировочная цена

700 руб.

В наборе разводной ключ 0–19 мм с постоянно подклинивающим механизмом. Нож традиционной заточки с трудом осиливает мягкие предметы: больше рвет, чем режет. Серрейторное лезвие (с волнистой или пилообразной режущей кромкой) чуть острее. Все его плюсы обусловлены именно волнистой кромкой. У пассатижей податливая стальная рукоятка не позволяет развить оптимальное усилие. Кусачками разве что снимете изоляцию с тонкого провода — перекусить медную жилу не получится.

Топор-трансформер

Ориентировочная цена

1300 руб.

Слово «топор» надо воспринимать с юмором: крохотный топорик перерубит разве что крошечные сухие деревянные бруски. Сырую ветку он лишь поцарапал. Резиновый чехол (для защиты от порезов) постоянно соскакивал и быстро потерялся. Пила неплохо справляется как с сухими, так и со свежими ветками. Внушительные пассатижи при работе комфортны, но из-за встроенного топора и молотка ими неудобно действовать в ограниченном пространстве. Кусачки перекусывают провода распространенных сечений. Традиционный нож остротой не отличается, но с хлебом справился. Серрейторный перерезал даже трос, хотя и с трудом. Небольшой напильник неплох. Есть стамеска, но стучать по ней невозможно. Универсальный накидной ключ на 6, 7, 8, 10 мм неудобен. Крестовая отвертка без фиксатора, но саморезы отворачивает без повреждения граней. На ручках ножа деревянные накладки — для солидности.

Мультиинструмент малый

Ориентировочная цена

150 руб.

Основное преимущество — компактность и дешевизна. В наборе светодиодный фонарик, батарейки которого разрядились через пять минут. Этого следовало ожидать, так как цена всего изделия немногим выше стоимости батареек. Два лезвия ножа — обычное и с серрейторной заточкой — тупые, не фиксируются. Их длина не позволит перерезать что-либо толще или шире 2,5 см. А вот пассатижи весьма удобные и компактные, рукоятки не впиваются в пальцы. Кусачки легко снимают пластиковую оболочку проводов, хотя сам провод перекусывают с трудом. Удобная крестовая отвертка сразу провернулась при выкручивании самореза! Остается порадоваться открывалке для бутылок.



Знаем-знаем – настоящие мастера предпочитают специализированный инструмент. Мы, честно говоря, тоже. Но ведь бывают случаи, когда, как говорится, не до жиру. Закрепить болтающийся номерной знак, перерезать веревку или проволоку, открыть

консервную банку – такие ситуации возникают постоянно.

А вот еще один аргумент: ну что за мужик, у которого вообще никакого инструмента под рукой?

В общем, мы решили выяснить, есть ли реальный прок от популярных нынче мультиинструментов

(multitools) стоимостью от 150 до 4500 рублей.

Скажем сразу: наши мнения разошлись. Поэтому в подписях к фото оставляем только проверенные факты: что есть, то и есть. Будем рады, если сумеем помочь вам купить именно то, что способно принести пользу.

Мультиинструмент Leatherman Wave, США

ВЫБОР
3Р

Ориентировочная цена 4500 руб.

Явный передовик не только по качеству, но и по цене: увы, дорого! Два очень острых лезвия – обычное и серрейторное – можно открыть одной рукой. Они имеют жесткую механическую фиксацию и режут всё, что мягче стали. Малая отвертка пригодится для винтиков в очках. Большие шлицевая и крестовая отвертки четко фиксируются в головках винтов и отворачивают даже прижавшиеся. Острый консервный нож легко вскрывает банку. Пила хорошо режет и не забивается опилками. Напильники по дереву и металлу с алмазным покрытием тоже на высоте. Ножницы одолеют и тонкую бумагу, и толстый картон. Пассатижи практичные и удобные, с безопасными ручками: даже при большом усилии их рукоятки не впиваются в пальцы. Кусачки без затруднений перекусывают толстые провода, а также стальную проволоку. Линейка оцифрована в сантиметрах и в дюймах. Все лезвия – с фиксацией, причем в случае поломки любое можно заменить (если найти запасное), поскольку инструмент разборный. Фирма обещает 25 лет гарантии и обмен заводского брака.

Многофункциональный инструмент большой

ВЫБОР
3Р

Ориентировочная цена 900 руб.

Большие и удобные пассатижи четко фиксируют предметы. Светодиодный фонарик, в общем-то, светит. Длина лезвия оптимальна, однако заточено плохо. Серрейторное лезвие коротковато, что затрудняет работу. Консервный нож открыл банку – приятный сюрприз! Пила по дереву неплохо расправляется с сучками и ветками. А вот напильник пригоден скорее для маникюра. Шлицевая и крестовая отвертки без четкой фиксации, прокручиваются в головках саморезов. Набор из девяти сменных бит (три шлицевые, три крестовые отвертки и три шестигранника) в работе удобен, для его хранения в чехле есть карман. Фиксация инструментов без замкового устройства. Ручки отделаны деревом. На фоне остальных и с учетом цены – неплохо.

Мультиинструмент Sparta

Ориентировочная цена 600 руб.

Издали очень похоже на дорогого «американца» Leatherman Wave, который нам понравился. Однако многократная разница в цене тут же дала себя знать. Лезвие инструмента не помогло нам отрезать даже кусок хлеба: проще отломить. Открыть банку тоже не смогли: консервный нож долго ее мял, но с задачей не справился. Оставшись без закуски, кое-как откупорили бутылку – не сразу, но победили. Отвертки тут же стали проворачиваться в головках подопытных винтов. Кстати, лезвия данного мультиинструмента – без фиксации. Встроенная линейка размечена лишь в дюймах – где бы это могло пригодиться? Маленький напильник затупился после нескольких минут работы – интересно, на какую твердость он рассчитан? Грубо штампованные ручки пассатижей даже при незначительном усилии впиваются в пальцы. Кусачки перекусывают лишь тонкие медные жилы, пасуя перед проводами большего сечения: те только сплющиваются. Получается, что за 600 рублей нам достались не самая удобная открывалка для бутылок и крошечная линейка, размеченная в заморских единицах измерения. Такой итог, понятно, не понравился.



СИЛА ДУХА

Домкраты с электро- и пневмоприводом объединяет то, что для подъема автомобиля от вас не потребуется физических усилий – все сделают электричество, сжатый воздух или выхлопные газы.

Алексей Воробьев-Обухов и **Геннадий Емелькин** оценили их преимущества и недостатки.

Долгие поиски в магазинах и в Интернете немного разочаровали: в продаже всего несколько моделей. Мы нашли два ромбических механизма с электроприводом и два пневматических

подъемника, работающих либо от электрокомпрессора, либо от выхлопных газов. В любом случае все они оправдывают заголовок и экономят силы владельца, требуя взамен разве что некоторого умственного напряжения.

Больше всего нам понравился электродомкрат. Пневматические проиграли в номинациях «Безопасность» и «Простота в использовании», а также по цене. Однако они хорошо подойдут для замены колес на бездорожье.

Электрический домкрат VARTA V-CJ2.11W

Предназначен для автомобилей массой до 2 т, высота подъема 180–400 мм, крутящий момент гайковерта 380 Н·м

Ориентировочная цена – 3500 руб.

По сути, целый набор инструмента для замены колес: в пластиковом ящике с удобными замками кроме собственно домкрата есть еще ударный электрогайковерт с удлинителем и головками на 17, 19, 21 и 23 мм! Изготовитель не поскупился также на запасные предохранители и переходник для подключения непосредственно к клеммам АКБ. Длины шнура вполне достаточно, чтобы дотянуться до любого из колес. Опорную площадку сделали из болта, пропилив в его головке паз. Минимальная высота порога авто должна быть не менее 160 мм (многие легковушки таким не поднять). Шляпка болта ничем не прикрыта: краску на пороге обязательно повредит. С незаведенным двигателем домкрат работает очень громко, но вяло. Кажется, вот-вот заклинит либо сгорит мотор. Выставлять механизм следует чуть ли не по уровню, иначе его выворачивает. Не промахнуться в темноте поможет светодиод в пульте управления. Если домкрат вдруг сломается, его можно опустить с помощью прилагаемого пластикового рычажка, но это очень медленный процесс. Ударный гайковерт с лихвой перекрывает заводские нормы по моменту затяжки. Надо только дожидаться восьмого-десятого удара. Долго, зато без усилий.



Электрический домкрат Turbo Jack 6B-A20

Номинальная грузоподъемность 2000 кг, максимальная – 3000 кг, высота подъема 120–350 мм

Ориентировочная цена – 2300 руб.

Еще один ромбический домкрат с электромотором. Сначала может показаться, что перед нами клон VARTA V-CJ2.11W, только без гайковерта. Однако это не совсем так. Опорная площадка здесь крупнее, диаметром 50 мм, к тому же из пластика – риск повредить краску минимален. Нижнюю кромку домкрата можно опустить на минимальный уровень в 110 мм – такой пролезет практически под любой автомобиль. С незапущенным двигателем домкрат работает негромко, без надрыва. С работающим – чуть быстрее и немного тише. Пластиковые замки чемодана, который в данном случае меньше размером из-за отсутствия гайковерта, открываются и закрываются с большим усилием. В комплект входят три предохранителя, переходник с «крокодилами» для подключения непосредственно к клеммам батареи и пластиковый вороток для аварийного опускания домкрата.



Пневмодомкрат «Атолл-АГ 47×61»

Грузоподъемность 3 т, рабочее давление до 0,7 атм, высота подъема 50–610 мм

Ориентировочная цена – 3400 руб.

Предназначен для работы с компрессором. Помимо надувной подушки мы обнаружили в удобной сумке адаптер для подключения компрессора, два защитных коврика, ремкомплект (клей, заплатки), перчатки.

Самое сложное при работе с таким домкратом – правильно разместить его под автомобилем: нужно, чтобы верхняя и нижняя площадки находились строго друг под другом, иначе подушка при накачивании так и норовит выскользнуть из-под кузова вбок. Нам это удалось с третьей (!) попытки. Компрессор производительностью 35 л/мин поднял «Дэу-Матиз» за 4 минуты, «Форд-Мондео» – за 4 минуты 20 секунд. Из-за постоянного стремления к перекосу (проблемы не возникало бы, будь подушка выполнена подобно мехам гармошки) такой домкрат вряд ли станет заменой штатному, а вот для подъема застрявшего в грязи или глубоком снегу автомобиля он в самый раз.

Кстати, нашли мы еще одно применение «Атоллу»: на нем очень удобно и не холодно сидеть!



Домкрат надувной «СОРОКИН 3.693» со шлангом для выхлопной трубы 3.699

Грузоподъемность 3 т, высота подъема 50–460 мм

Ориентировочная цена – 3500 руб.

Дополнительный шланг с разветвителем на две выхлопные трубы позволяет накачивать этот домкрат без участия компрессора. Конструктивно он аналогичен «Атоллу-АГ», но компактнее и материал потоньше. Вновь придется помучиться, правильно располагая опорные площадки, чтобы домкрат сам себя не выдавил из-под машины. Благодаря меньшему объему подушки и давлению выхлопных газов домкрат наполняется куда шустрее – «Мондео» уже через 40 секунд вывесил заднее колесо, и это на минимальных оборотах холостого хода! Если поддать газку, машина буквально взлетит. Но при накачке необходимо как можно плотнее прижимать к трубе и придерживать рукой резиновый конус, чтобы не соскочил под напором газов. Без помощника здесь не обойтись, но это не главный минус. Шланг оказался коротковат: его длины не хватило, чтобы подобраться к правому переднему колесу «Форда». И еще: при нестандартном наконечнике выхлопной трубы эта штука бесполезна. Вспомните хотя бы «Хонду-Сивик» с ее треугольником выхлопа!

На правах рекламы

КЭАТЭ Завод имени
А.М.Тарасова

443011, Россия, г.Самара,
ул.Ново-Садовая, 311

www.katek.ru

тел.: (846) 929-23-85, 929-24-24



Сила старта, энергия движения

- Лидер российского рынка автомобильного электрооборудования – стартеры и генераторы.
- Ведущий поставщик на конвейеры АвтоВАЗ, ГАЗ, МАЗ, ЯМЗ, ЗМЗ.

- Гарантия качества от производителя.
- Золотая медаль «Знак качества XXI век».
- Сертификат международной системы качества ISO 9001:2008.



TADEM
ГРУППА КОМПАНИЙ

www.tadem.ru

ЧТОБЫ МЯГКОЕ БЫЛО ЧИСТЫМ

Весна – пора месячников под девизом «За чистый автомобиль!». Не ограничиваясь дежурной мойкой снаружи, **Алексей Воробьев-Обухов** и **Геннадий Емелькин** решили испытать средства для химчистки салона.

Найти подопытных «коней» было несложно: редакционные автомобили постоянно в движении, возят самые разные, не всегда стерильные грузы, к тому же фотографии категорически против чехлов на сиденьях. Столь же просто оказалось найти спецхимию: мы проверили на засаленных сиденьях 12 составов. Среди них жидкие

и пенные, аэрозольные и триггерные (так называют упаковку с курковым распылителем). Поскольку флаконы и баллоны различаются размерами, решили привести цены к общему знаменателю – стоимости 100 мл средства. Фото – в художественном беспорядке.

Не впервые выяснилось, что цены вовсе не соответствуют потребительским свойствам! Самый дешевый

состав (9 руб./100 мл) оказался лучшим, самый дорогой (77 руб./100 мл) занял лишь второе место по эффективности, а почти столь же дорогой (73 руб./100 мл) оставил после себя лишь приятный аромат, практически не повлияв на пятна.

Что же, тем полезнее окажутся для читателей результаты нашего весеннего субботника.

Пенный очиститель обивки салона SONAX, арт. 306 200–210

Заявленный производитель – «Сонакс», Германия

Ориентировочная цена за 100 мл – 51 руб., упаковка 400 мл

Пенный пятновыводитель в аэрозольном баллоне почти ничем не пахнет, хорошо распыляется и легко удаляет все пятна. Хотя надо подождать – от 3 до 5 минут. Цена, скажем прямо, не самая низкая, но и не такая высокая, как у некоторых вообще бесполезных средств.

Пятновыводитель и пенный очиститель Hi-Gear, арт. HG5202

Заявленный производитель – Hi-Gear, США

Ориентировочная цена за 100 мл – 57 руб., упаковка 650 мл

Пенный состав в «русифицированном» аэрозольном баллоне обладает резким, раздражающим запахом. Распыляется равномерно, быстро вступает в реакцию, но, увы, малоэффективен. За такие деньги мог бы работать лучше.

Сухая химчистка обивки с нейтрализатором запаха «Интерьер-1»

Заявленный производитель – Turtle Wax, Великобритания

Ориентировочная цена за 100 мл – 73 руб., упаковка 400 мл

Пенный состав в аэрозольном баллоне со встроенной щеткой. Есть русский текст. Запах приятный, распыл равномерный, время реакции – 5 минут, да вот беда: чистящие свойства неважные. В общем, пенный дезодорант почти за три сотни.

Пенный очиститель ковров и обивки GUNK

Заявленный производитель – GUNK, США

Ориентировочная цена за 100 мл – 38 руб., упаковка 650 мл

Пенный состав в аэрозольной упаковке, есть русскоязычная наклейка-инструкция. Обладает раздражающим резким запахом, работать лучше на воздухе. Распыл равномерный, с правильным объемом пены, время реакции всего одна минута, после чего средство хорошо удаляет грязь.

Пена для очистки обивки LIQUI MOLY, арт. 7586

Заявленный производитель – Liqui Moly, Германия

Ориентировочная цена за 100 мл – 77 руб., упаковка 300 мл

Пена в сравнительно небольшом аэрозольном баллоне с инструкцией на русском справляется с задачей неплохо, мы отдали бы ему второе место. Правда, подождать надо чуть дольше, около 2 минут, но главная беда – он существенно дороже лидера. Однако есть и бонус – «аромат» не столь резкий.





Многофункциональный пенный очиститель STP Tuff Stuff

Заявленный производитель — «Клорокс», Аргентина

Ориентировочная цена за 100 мл — 21 руб., упаковка 650 мл

Аэрозольный пенный состав с резким раздражающим запахом и в самом деле многофункционален: чистит все — от унитазов до хрома, включая, конечно же, обивку салона. Прекрасно удаляет грязь и стоит недорого. Среди пенных составов он лучший по эффективности и соотношению цены и качества.

Очиститель ковров, велюра и обивки ASTROhim, арт. AC-343

Заявленный производитель — НПП «Астрохим», Россия

Ориентировочная цена за 100 мл — 23 руб., упаковка 520 мл

Этот пенный аэрозоль издает резкий неприятный запах, от которого даже глаза слезятся. Но работает хорошо, равномерно распыляется, быстро, за минуту-другую, вступает в реакцию и удаляет грязь. Одно странно: почему российский состав дороже привезенного из далекой Аргентины?

Средство для химической чистки салона DETAP

Заявленный производитель — ATAS, Италия

для... 25-литровой канистры! И черт бы с ней, но инструкция предписывает разводить средство в 10 частях воды — а как разведешь «пшикалку»? В общем, мы решили не разбавлять, но подождать требуемые 10–15 минут. Все это время наслаждались приятным ароматом и видом обильной, как из огнетушителя, пены. Однако пятна почти не поблекли! Для дезодоранта — дороговато.

Ориентировочная цена за 100 мл — 45 руб., упаковка 400 мл

Начнем с упаковки: на аэрозольный баллон наклеена русскоязычная этикетка

Автоочиститель велюровых, тканевых и ковровых поверхностей салона «КАЖДЫЙ ДЕНЬ»

Заявленный производитель — «Центрспиртпромпереработка», Россия

Ориентировочная цена за 100 мл — 9 руб., упаковка 500 мл

Удобная упаковка. Состав жидкий, не пенный, почти без запаха, что неудивительно: в состав входят лишь вода и набор ПАВ. Спирта явно нет, раз средство не выдерживает отрицательных температур. Действие видно уже через минуту. Прекрасно удаляет грязные пятна. А цена... Берем ящик! Лучший состав среди тех, которые не пенятся.



Очиститель салона с ароматизирующим эффектом AREXONS, арт. 7133/7333

Заявленный производитель — Arexons Divisione di Petrona Lubricants, Италия

Ориентировочная цена за 100 мл — 67 руб., упаковка 400 мл

Жидкий, не пенный состав, удобная упаковка, наклейка-инструкция на русском языке, приятный запах, равномерный мелкий распыл, но время реакции велико: 5–10 минут. Грязь «итальянец» удаляет без особых усилий, но явно дороговат.



Активный очиститель салона автомобиля AUTOSOL, арт. 01 067000

Заявленный производитель — Durosol-Fabrik Otto Durst, Германия

Ориентировочная цена за 100 мл — 55 руб., упаковка 500 мл

Жидкий, не пенный состав, удобная упаковка, инструкция на русском языке. Есть блокировка рукоятки от случайного нажима. Приятный запах, равномерный распыл по поверхности, не приходится ждать, пока состав вступит в реакцию с грязью. Успешно справился с загрязнениями, не оставив разводов. Возможно, помогает надпись *Nanoline*.

Очиститель обивки салона NEKKER

Заявленный производитель — «Химик», Россия

Ориентировочная цена за 100 мл — 19 руб., упаковка 500 мл

Жидкий, не пенящийся состав, удобная упаковка, инструкция на русском языке, но буквы очень мелкие. Запах приятный, а распыляется «плевками», неравномерно. Долго (5–10 минут) ждали, пока состав наберет силу, зато с грязью справился, не оставив разводов.

ОПОРЫ ПЕРЕДНИХ СТОЕК

Опоры передних стоек «За рулем» для ВАЗ-2108...2110 изготовлены по заказу торгового дома «Товары от «За рулем». Конструкция соответствует требованиям АВТОВАЗа, но отличается повышенной упругостью и эластичностью виброизолирующего элемента. Это позволяет безопасно увеличить нагрузку в 1,6 раза, а остаточная деформация резиновых элементов в опорах «За рулем» в 1,4 раза ниже, чем допускает АВТОВАЗ. Новая технология повышает ресурс опор и улучшает защиту кузова от высокочастотных вибраций. Стоят опоры от **580 до 680 руб.**



МОТОРНОЕ МАСЛО

Shell Helix Ultra E 5W-30 – синтетическое моторное масло, в состав которого входят компоненты, снижающие трение и повышающие эффективность работы двигателя. Оно позволяет экономить до 2,2% топлива. С маслом Shell Helix Ultra E за год можно проехать примерно на 350 км больше, чем при использовании минерального масла класса 15W-40. Масло имеет в своей формуле активные моющие присадки, предотвращающие отложение нагара и сохраняющие детали двигателя в чистоте вплоть до плановой замены.

Класс качества масла – API SL и CF, ACEA A3/B4 и A3/B3, что делает его пригодным для большинства современных автомобилей. Стоит литровая упаковка около **450 руб.**



РАДАР-ДЕТЕКТОР



Радар-детектор AIRLINE ARD-N-03 приспособлен для крепления на держателе навигатора

и позволяет обойтись одним шнуром для питания обоих устройств. Прибор обнаруживает сигналы радаров в X-, K-, Ka- и Ku-диапазонах, а также импульсы лазера и присутствие устройств VG-2 (они определяют наличие в автомобиле радар-детекторов). Прибор обладает высокой чувствительностью и избирательностью принимаемых сигналов и способен обнаружить измеритель скорости на расстоянии до 2 км. Стоит около **1500 руб.**

РЕДУКТОРНЫЙ СТАРТЕР

Компания «Карвиль» начала поставки редукторного стартера «СтартВОЛЬТ» модели LSt 0127 для «Приоры» и «Калины» с 16-клапанным двигателем. В его обгонной муфте применена оригинальная конструкция, повышающая ресурс. Во втягивающем реле увеличена площадь медных контактов. Количество полюсов

стартера выросло до шести. Получился надежный и экономичный стартер мощностью 1,55 кВт, раскручивающий коленчатый вал до 200 об/мин. Стоит новинка около **2700 руб.**



ПРЕОБРАЗОВАТЕЛИ РЖАВЧИНЫ

Препараты серии ANTIRUSTER компании ASTROhim обеспечивают дополнительную защиту поверхности и продлевают срок службы изделий из стали и чугуна. На выбор представлены несколько видов преобразователей: фосфатный, после обработки которым на поверхности образуется защитная пленка серо-белого цвета; преобразователь ржавчины с активными ионами

цинка, создающий покрытие черно-коричневого цвета, и преобразователь с активными кристаллогидратами, превращающий ржавчину в химически неактивное соединение синего цвета и продлевающий срок службы стальных изделий более чем в четыре раза.

Все средства фасуются во флаконы емкостью 500 мл, с распылителем и без него. Стоят новые препараты от **65 до 195 руб.**, в зависимости от типа.



ТЕСТЕР АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ

Новый прибор компании Hella позволяет не просто измерить напряжение на клеммах аккумулятора (это делают все нагрузочные вилки), но и оценить степень заряженности батареи, ее реальную остаточную емкость, а также отдаваемый пусковой ток. Стоит тестер около **12 000 руб.** и предназначен в первую очередь для автосервисов.

АВТОНОМНЫЙ МАЯЧОК

Особенность устройства StarLine M12 – использование двухсистемного чипа для приема сигналов от спутников систем навигации GPS и ГЛОНАСС и вычисление координат автомобиля с точностью до 2,5 м. Эти координаты маяк высылает владельцу авто посредством СМС. Более того, встроенный акселерометр способен

фиксировать удары, а это позволяет всегда быть в курсе, что происходит с машиной, оставленной на стоянке. Наконец, предусмотрена тревожная кнопка для отправки СМС с координатами на заранее заданный номер. Если в какой-то момент машина окажется вне зоны действия сети GSM, все ее перемещения будут записаны в память устройства. Ориентировочная цена маяка – **8000 руб.**





СДЕЛАНО В РОССИИ

ДЕТАЛИ

СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

ДЛЯ А/М ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, ИЖ, АЗЛК, ЗАЗ, ЗИЛ, ПАЗ

ЭЛЕКТРОВЕНТИЛЯТОР
ТЕРМОСТАТ
РАДИАТОР
ПОМПЫ



Легкость установки и обслуживания
Повышенный ресурс изделия
100% контроль качества
Стабильность работы

СИСТЕМА СМАЗКИ

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

СИСТЕМА ОТОПЛЕНИЯ

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ НАВИГАТОР

Навигатор Mystery MNS-550GN – по сути, универсальный медиаплеер:

можно читать текстовые файлы в формате TXT, смотреть видео в форматах ASF, AVI, WMV, 3GP, MP4, любоваться фотографиями, записанными в виде файлов JPG, PNG, BMP, и слушать музыку MP3 и WAV. В устройстве защиты также инженерный калькулятор и несколько игр.

А что с навигацией? Она представлена картами Navitel, причем прибор оснащен



модулями как GPS, так и ГЛОНАСС.

Навигатор работает на микропроцессоре SiRF Atlas V (533 МГц) под управлением ОС Windows CE 6.0. Диагональ сенсорного экрана 5 дюймов. Цена – ориентировочно **4000 руб.**

встроенным резистором, степень нагрева которого регулируется системой управления двигателем. Достоинства новой технологии – более точные характеристики прогрева двигателя и непрерывная подстройка температуры охлаждающей жидкости с учетом текущих условий движения. Модели, имеющиеся в продаже, предназначены для БМВ 1 и 3-й серий, «Фиата-Пунто», «Форда-Мондео», «Мазды-5», «Опеля-Астра» и «Вольво-S40». В комплект входит набор уплотнений, расширяющий применимость изделия. Поэтому термостат TH00188G1, к примеру, можно установить на 1035 моделей автомобилей!

ТЕРМОСТАТЫ

Термостаты компании Gates отличает оригинальная конструкция с применением самоочищаемого и саморегулируемого клапана, обеспечивающего точность установки и устранение утечек. В модельной гамме фирмы недавно появились и термостаты с электронным управлением. Их восковой элемент снабжен



ОХРАННАЯ СИСТЕМА

Компания «Мега-Ф» представляет новую модель охранной системы Scher-Khan Logicar B. Для защиты передаваемых по радиоканалу команд в ней используется криптостойкий алгоритм кодирования MAGIC CODE PRO 2 с блочно-поточным шифрованием пакета. Это, по мнению разработчиков, делает бессмысленными попытки перехвата кодовых посылок злоумышленниками. Передовые технологии обеспечили дальность оповещения владельца до 1500 м, а управлять системой можно на удалении до 500 м. Дополнительная функция диалогового режима при снятии с охраны защитит автомобиль даже в случае кражи брелока: для разблокирования системы

в этом случае потребуются ввести PIN-код, известный только владельцу.

Многофункциональный брелок кроме индикации охранных функций покажет температуру в салоне и напряжение в бортовой сети. Цена – примерно

5300 руб.



ЗАО «КАРДАН»: надёжность движения

В настоящее время одним из самых современных предприятий России по производству карданных передач считается ЗАО «КАРДАН».



Это единственное предприятие, валы которого поставляются на ОАО «АвтоВАЗ». ЗАО «КАРДАН» зарегистрировано в 1998 году, с тех пор на конвейер ОАО «АвтоВАЗ» поставлено около 5 млн. карданных передач для автомобилей как классической компоновки, так и полноприводных. Предприятие сертифицировано на предмет соответствия требованиям системы качества ISO 2001 с 2004 года, ГОСТ Р с 2006 года. Заключается подготовка для сертификации на соответствие ISO/TS 16949. ЗАО «КАРДАН» является поставщиком карданных валов на все модификации автомобилей, созданные на платформе автомобилей ОАО «АвтоВАЗ» 4×2 и 4×4: ВАЗ 2131, ВАЗ 21218 «ФОРА», ВИС 2346, ВАЗ 210834 «ТАРЗАН» и ряд других.

В настоящее время закончена подготовка производства и планируются поставки дилерам ЗАО «КАРДАН» карданных передач для автомобилей семейства «Газель», тракторов «Беларусь» и для автомобилей «Лада 4×4» («Нива») и «Chevrolet NIVA» с шарнирами равных угловых скоростей (ШРУС).

Как известно, долговечность шарниров карданных передач существенно зависит от качества изготовления входящих деталей, от качества смазки, от углов, при которых они работают. Например, уменьшение установочного угла шарнира в два раза увеличивает его долговечность вдвое.

Все карданные передачи производства ЗАО «КАРДАН» с крестовинами комплектуются только штампованными подшипниками по лицензии фирмы «INA» (Германия). Грузоподъемность шарниров с тонкостенными подшипниками на 50% больше грузоподъемности шарниров с толстыми подшипниками одного типоразмера.

Особенностью карданных передач для автомобилей семейства «Газель» (рис. 1) является применение необслуживаемых карданных шарниров, то есть смазка шарниров закладывается на весь срок службы. Для обеспечения работоспособности таких шарниров в течение ресурса применяется только высококачественная смазка фирмы «Klüber Lubrication» и «Carl Bechem GmbH» (Германия) – лидеров на мировом рынке. Применение высококачественных смазок увеличивает

долговечность шарниров в несколько раз. Смазка обеспечивает работоспособность шарниров при температурах от -45° С до +160° С, то есть охватывает весь рабочий диапазон температур.

Конструкция и типоразмер карданных шарниров автомобилей «Газель» идентичны карданным шарнирам автомобилей «Лада 4×4», кроме отсутствия пресс-масленки.

Установочные углы на автомобилях «Газель» незначительные. Расчетная грузоподъемность подшипников ЗАО «КАРДАН» в два раза выше, чем грузоподъемность подшипников других поставщиков, а применяемая смазка по своим трибологическим характеристикам существенно (в 1,8 раза) превышает требования ТУ 0254-311-00148820-96 к смазке «Литин-2», применяемой в карданных шарнирах автомобилей 21214. Все вышеперечисленные факторы обеспечивают долговечность шарниров карданных передач автомобилей семейства «Газель», которая составляет не менее 200 тыс. км.

Прогрессивная конструкция карданной передачи обеспечила снижение массы вала на 3-5 кг



Рис. 1. Карданный вал для а/м «Газель»

по сравнению с другими производителями, что повысило топливную экономичность.

Ужесточение требований к балансировке валов, как показали испытания, существенно уменьшило вибрации, улучшило виброкомфорт автомобиля.

Наиболее уязвимым местом в карданных передачах других поставщиков автомобилей семейства «Газель», как это следует по результатам маркетинговых исследований, является промежуточная опора с подвесным подшипником. В конструкции карданных передач для автомобилей «Газель» производства ЗАО «КАРДАН» применена промопора, внешне похожая на опору от «классики» (рис. 2). Но это только внешнее сходство.

Изменение технологии изготовления опоры с применением высококачественных клеев и резины из натурального каучука позволило увеличить стендовую долговечность узла в восемь раз по сравнению с «классической». Положительные результаты стендовых испытаний промопор подтвердились на ресурсных испытаниях. Все испытания, как стендовые, так и ударно-скоростные, прочностные и ресурсные, проводятся по методикам ЗАО «КАРДАН» и на его оборудовании.

В конце 2011 года в ЗАО «КАРДАН» пущен в эксплуатацию новый цех по производству карданных валов с ШРУС для автомобилей «Лада 4x4» («Нива») и «Chevrolet NIVA». Разработанная специалистами ОАО «АвтоВАЗ» конструкция таких валов подтверждается двумя патентами РФ. В настоящее время ЗАО «КАРДАН»

заключает с ОАО «АвтоВАЗ» лицензионное соглашение о приобретении прав на производство данной продукции (рис. 3).

По результатам ранее проведенных испытаний применение в приводных валах ШРУС вместо крестовин обеспечивает повышение комфортабельности за счет исключения шумов и вибраций. Нет необходимости в обслуживании валов при эксплуатации. За счет уменьшения потерь на трение снижается расход топлива до 1,5 литров на 100 км.

Разработанная ОАО «АвтоВАЗ» конструкция шарниров ARJ уникальна по своим характеристикам, является совершенно новым типом подвижного шарнира.

Данный шарнир, в отличие от зарубежных аналогов известных германских и японских фирм, обеспечивает работоспособность в быстроходных валах при углах до 19-20° (у аналогов не более 10°). При этом усилие осевого перемещения под моментом, по сравнению с аналогами, ниже в 12-24 раза в зависимости от типов шарниров. Сравнительные испытания карданных валов с ШРУС типа ARJ и валов, изготовленных специализированными предприятиями в Германии и Японии, выявили абсолютное преимущество разработки ОАО «АвтоВАЗ». Все оборудование по производству деталей ШРУС закуплено в Германии.

Также создан участок сборки валов с ШРУС с применением механизированных стенов, обеспечивающих необходимое качество сборки, балансировки, контроля герметичности. На данном участке внедрен 100%-ный контроль соответствия изделия требованиям НТД по дисбалансу, плавности вращения, усилию осевого перемещения, герметичности.



Рис. 2. Промежуточная опора карданного вала для а/м «Газель»

При отработке изделия особое внимание было уделено защитным чехлам шарниров как наиболее проблематичному элементу. По результатам проведенных работ был подобран материал с уникальными характеристиками. Такой материал обеспечивает работоспособность чехлов, а значит, и узла в сборе при температурах от -50° С до +160° С. Проблема надежности чехлов была полностью решена.

В настоящее время по совместным программам заканчиваются приемочные испытания таких валов на ОАО «АвтоВАЗ» и «GM-AVTOVAZ».

В 2012 году ЗАО «КАРДАН» планирует стать поставщиком карданных валов с ШРУС на ОАО «АвтоВАЗ» и «GM-AVTOVAZ».



Рис. 3. Карданный вал с ШРУС для а/м «Лада 4x4» и «Chevrolet NIVA»

КАК В ПЕРВЫЙ РАЗ

Концепт «Мерседес-Бенц» А-класса, показанный в прошлом году, обнажил нетерпеливое желание фирмы кардинально поменять стиль малыша-переростка. Но что конечный продукт выйдет настолько похожим на прототип, не ожидал, пожалуй, никто. Даже **Сергей Бalandюк**.

Сегмент премиум-компактов к 2021 году разрастется с нынешних 6,5 млн. до 10 млн. машин – так считают в немецком концерне. Поэтому новый А-класс отрекается от предков, меняя личность и сексуальную ориентацию. И тени нет

от прошлых поколений микровэна для богатых домохозяек и одиноких визажистов. Ныне расчет явно на молодых и независимых. Автомобиль буквально растекся по дороге, став на 180 мм ниже и на 400 мм длиннее. Об удлинненной версии можно забыть: отныне первой буквой

алфавита именуется динамичный городской хэтчбек, а семейно-утилитарные функции переложены на В-класс. Но самое главное, что сложные системы, которые когда-то были атрибутом раскормленных люкс-авто, теперь стали доступны и для «малых сих».



❖ Впервые подразделение AMG занималось доводкой ходовых качеств и стайлингом А-класса с самого начала. Плодом его усилий стала версия «Спорт», имеющая массу общих черт с прошлогодним концептом. Бензиновый «А 250 Спорт» и дизельный «А 220 CDI Спорт» отличаются специальной подвеской, «бриллиантовой» радиаторной решеткой и красной полоской на бамперах, а также хромированными пятиспицевыми колесами 235/40R18 и красными тормозными суппортами. Внутри тема «красное и черное» продолжена алой окантовкой приборов и дефлекторов с подсветкой, кирпичного цвета строчкой на руле, ремнях безопасности и черных сиденьях из кожи и алькантары.

❖ Система предупреждения столкновений (Collision Prevention Assist) помогает избежать наезда сзади (причина 22% всех ДТП в Германии и 31% в США) и предупреждает о сокращении дистанции до опасно малой на скоро-

сти от 30 до 250 км/ч. А на скоростях до 70 км/ч замечает неподвижные препятствия на пути, в том числе в темноте. Вдобавок заранее включает ассистент торможения (Brake Assist) при движении в плотном потоке на опасных дистанциях

и подбирает оптимальное давление в приводе тормозов для предотвращения столкновения. В арсенале модели появится, кроме того, более быстрая и эффективная трехмерная камера кругового обзора, не знающая слепых зон.



❖ Из новшеств – мультимедийный комплекс, который синхронизируется с «Айфоном» не только ради контактов и аудио. Отдавая голосовые команды через систему Comand Online, водитель получает информацию о погоде, запланированных встречах, курсах валют и многом другом, чем богат Интернет. Также можно посетить социальные сети или послушать онлайн-радио с индивидуальным набором программ и музыки. А приложение Car Finder поможет узнать, где находится сейчас автомобиль. Удобная штука для забывчивых и ревнивых. Для всех выходов в виртуальное пространство система использует в качестве модема «яблочный» смартфон (через «блютутс»). На очереди девайсы на платформе «Андроид». Короче, если есть желание приделать к смартфону четыре колеса, А-класс подойдет.



❖ Новая многорычажная подвеска позволит малышу примерить фирменную полноприводную трансмиссию 4Matic (она станет доступна позже). Некоторые элементы подвески и ступиц выполнены из алюминия – для уменьшения неподрессоренных масс. Рулевое управление опционально оснащают системой Direct-Steer с электромеханическим усилителем, изменяющим передаточное число в зависимости от угла поворота руля. Кроме того, она помогает системе стабилизации эффективнее исправлять ошибки водителя – например, компенсировать избыточную поворачиваемость, контролировать уводы при торможении на смешанном покрытии, стабилизировать курс при боковом ветре.

❖ Спортивный дух царит и в салоне. Богатые сиденья с развитой боковой поддержкой. Передняя консоль заставляет вспомнить родстер SLK, а оригинальные хромированные дефлекторы – суперкар SLS. И никакого теплого и уютного дерева, только технократические хром, алюминий, карбон.

Всем двигателям прописан турбонаддув, чего на прошлой «ашке» не было. Три бензиновых мотора объемом 1,6–2,0 л развивают от 115 до 211 л.с. Дизелей столько же, объемом от 1,8 до 2,1 л (109–170 л.с.). В бензиновых двигателях главная новинка – сочетание турбокомпрессора с непосредственным впрыском и многоступенчатым послойным воспламенением. Изюминка моторов – система Camtronic, уменьшающая время открытия впускных клапанов при низких нагрузках. Тем самым существенно сокращается расход при равномерном движении на невысоких скоростях. Для пущей экономии все модели получают «старт-стоп».

❖ Семиступенчатый робот 7G-DCT – единственная альтернатива механике. Эта коробка предназначена только для моделей классов А и В. 7G-DCT отличают мягкие и комфортные переключения, как у классического автомата, при этом КПД выше. Даже вариатор проигрывает около 8–9%. Но роботизированную схему выбрали не столько из-за эффективности, сколько (в первую очередь!) из-за компактности и, конечно, стоимости.



ЛИТР НА ТРОИХ

Самую интригующую новинку семейства двигателей «Форд-Экобуст» припасли напоследок. В литровый моторчик заглянул **Кирилл Милешкин**.

Четыре мотора, объемом 1,0, 1,6, 2,0 и 3,5 л, – не маловато ли на всю мировую гамму автомобилей? Нет, если мотористы применяют допинг под названием «турбонаддув». В итоге двигатели покрывают диапазон мощностей от 100 до 370 л.с.

Самый младший из агрегатов представлен в двух версиях: отдачей 100 л.с. и 170 Н·м крутящего момента или 125 л.с. и 200 Н·м. Моторчик повеет вэны В-МАХ и С-МАХ, а место под капотом «Фокуса» ему уже уступил 1,6-литровый атмосферник. Поставки машин с литровым двигателем в Россию в ближайшее время не планируются, и дело явно не в цене: наших покупателей разочарует мизерный рабочий объем. Кстати, в Великобритании трехцилиндровый «Фокус» дороже прежней 1,6-литровой версии всего на 250 фунтов стерлингов.

Как и многие современные двигатели, литровый «Экобуст» оснащен непосредственным впрыском, системой изменения фаз газораспределения на впуске и выпуске. «Голова» изготовлена из алюминиевого сплава, блок цилиндров чугуновый. Видимо, экономия массы алюминиевого блока при таких скромных размерах выходит незначительная. Кроме того, ходят слухи, что разработчики заложили заряженную версию этого двигателя – мощностью почти 180 л.с. – и побоялись, что алюминиевый блок не выдержит повышенных нагрузок.

Фордовцы не преминули похвастаться габаритами агрегата. По их заверениям, размеры нижней части позволяют уместить его на листе А4 (210×297 мм). Впечатляет, хотя без доли лукавства, похоже, не обошлось. Официальные габариты



одноклассника от концерна «Фиат», 2-цилиндрового «Твинэйра» объемом 875 кубиков, – 307×500 мм (длина×ширина). И это реальные размеры всего мотора, а не непонятной «нижней плоскости»

Длинноходный «Экобуст» (диаметр цилиндра 71,9 мм, ход поршня 82,0 мм)



❖ Выпускной коллектор интегрирован в головку блока цилиндров ради снижения затрат на производство. Переживать из-за дороговизны объединенного узла в качестве запчасти потребителю не стоит: капитальный ремонт двигателя, скорее всего, попросту невозможен.

❖ Насколько долгоиграющим окажется оmyаемый маслом ремень масляного насоса – вопрос открытый. Утверждают, что он рассчитан на весь срок службы двигателя, как впрочем, и привод газораспределительного механизма. Сама по себе такая долговечность не экзотика. Яркие примеры есть даже в нашем отечестве: ремень ГРМ на моторе ВАЗ-21116 не требует замены в течение 200 000 км.



❖ Масляный насос работает в одном из двух режимов, развивая нужное давление смазки в системе в зависимости от оборотов коленвала. Когда избыточная производительность не нужна, незачем отбирать силы у мотора и тратить драгоценное топливо.

❖ Малоинерционный турбокомпрессор быстро раскручивается, помогая резво разогнаться. Небольшой диаметр турбинного колеса обеспечивает хорошую отзывчивость на нажатие педали газа и ликвидирует турбояму. Компактная турбина разгоняется до 248 000 об/мин. Такие характеристики особенно важны для малолитражного двигателя, который не способен везти за счет объема.





Смотрите на iPad:
как он работает

выдает внушительный крутящий момент уже при 1400 об/мин. В трехцилиндровом двигателе хорошо уравновешены силы инерции первого и второго порядков: они взаимно компенсируются благодаря тому, что кривошипы коленвала развернуты под углом 120°, – зато возникают вредные моменты от этих сил; их обычно подавляют при помощи балансировочного вала, вращающегося с той же скоростью, что и коленчатый, но в противоположную сторону. Мотористы «Форда» утверждают, что справились без балансирного вала, правильно рассчитав форму и развесовку

шатунно-поршневой группы и противовесов коленчатого вала, а также «разбалансировав» маховик. Выигрыш в массе и евроцентах очевиден, а вот сопоставимы ли результаты в снижении уровня вибраций?

Если верить пресс-релизам и заявлениям компаний, в современном мире нет характеристик двигателя важнее расхода топлива и вредных выбросов. Один из самых неприятных режимов с этой точки зрения – работа холодного двигателя, эффективность которого ниже, чем прогретого, примерно на 10–12%. Литровый «Экобуст»

имеет отдельные контуры охлаждения для головки и блока цилиндров: это ускоряет прогрев, а потери снижаются до 7%.

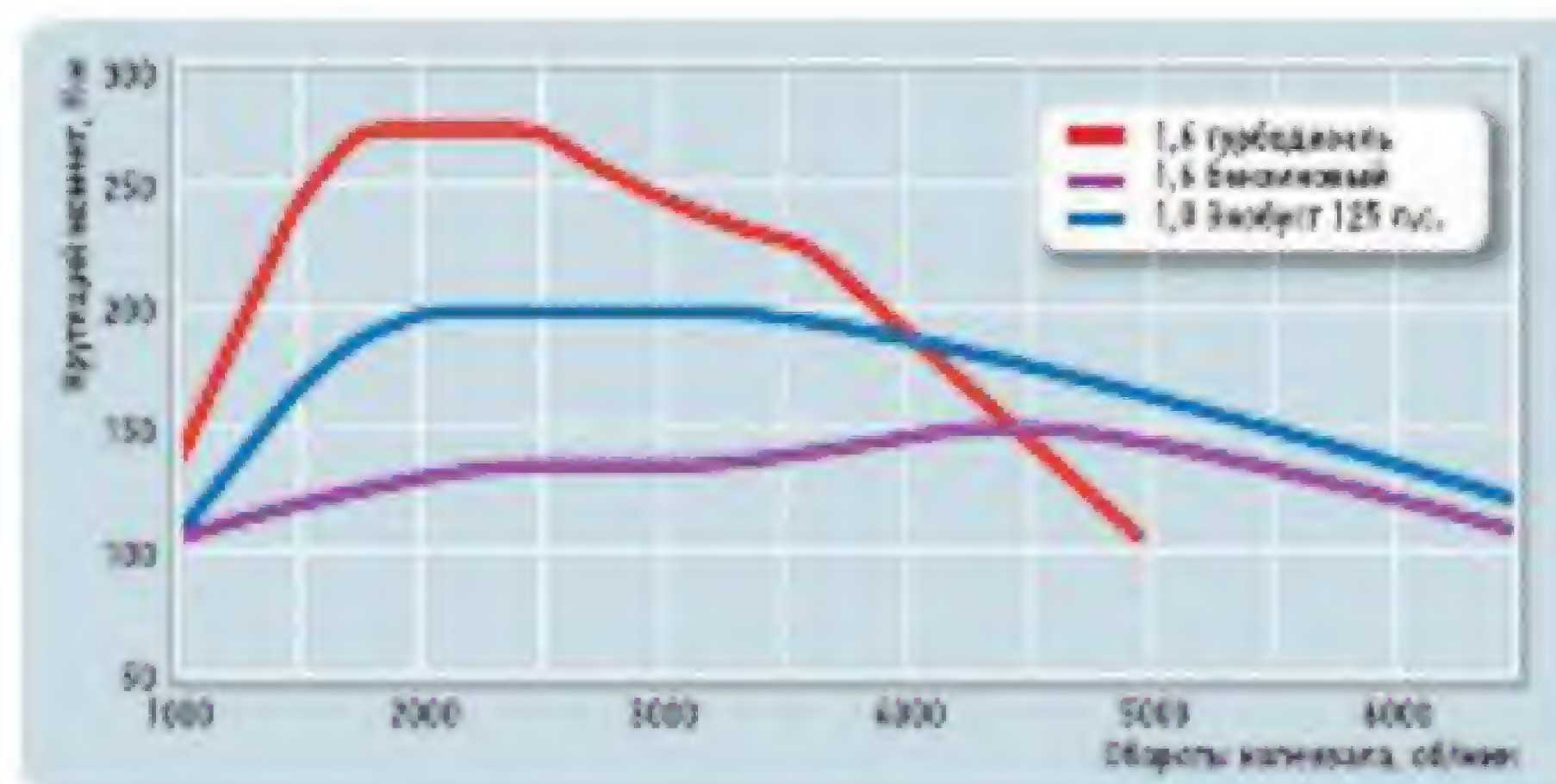
Интересно, удастся ли почувствовать этот выигрыш в повседневной эксплуатации?

Еще одно интересное решение – в приводе масляного насоса. «Форд» применил здесь ремень. Он изготовлен из маслостойкого материала и рассчитан на весь срок службы мотора. Долговечность цепи по стоимости ремня! Вот бы и весь двигатель соответствовал этому же принципу.

3P



Завод в Кёльне способен выпускать 350 000 двигателей «Экобуст». Через несколько лет «Форд» рассчитывает делать уже 1 300 000 литровых моторов ежегодно, чтобы комплектовать ими все свои модели В- и С-классов.



Характеристики трех двигателей не оставляют сомнений в потенциале турбонаддува. Максимальный крутящий момент литрового мотора кратковременно поднимается со 170 до 200 Н·м – в режиме «овербуст».



Автомобиль будет Вам благодарен.




Благодаря передовым техническим решениям фильтры MANN-FILTER показывают максимум эффективности и сохраняют свои качества в течение всего срока эксплуатации даже в критических режимах.

Компания MANN+HUMMEL является официальным поставщиком для следующих марок автомобилей: Alfa Romeo, Audi, Bentley, BMW, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Citroen, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Jaguar, KIA, Land Rover, Mazda, Mercedes, MINI, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Seat, Skoda, Suzuki, Toyota, Volkswagen, Volvo.

ООО «МАНН+ХУММЕЛЬ»
г. Москва, тел.: +7 (495) 785-17-77
www.mann-filter.ru e-mail: info.ru@mann-hummel.com

На правах рекламы

На правах рекламы

НАБОР ДЛЯ КОНСТРУКТОРА

«Ауди-А3» доверили открыть принципиально новую эпоху в построении новых моделей концерном «Фольксваген». В основе – модульная платформа MQB (Modularen Querbaukasten), на которой будут базироваться все последующие машины с поперечно расположенными моторами. **Максим Сачков** постарался разузнать как можно больше интересного о новинке.



Новый «Ауди-А3» почти не изменился в длину (4237 мм) и высоту (1421 мм). Зато база прибавила 23 мм (теперь 2601 мм), отхватив дополнительные миллиметры у переднего свеса. Это придало облику трехдверного хэтчбека черты подтянутого и приземистого купе. Более плоским и вытянутым автомобиль выглядит и из-за длинного заднего спойлера, а также прибавки 12 мм в ширину (теперь 1777 мм). Изменения коснулись не только пропорций, но и внешности. Передок венчает радиаторная решетка Single Frame со скошенными верхушками в стиле старших моделей. В фарах характерные для «Ауди» и оригинальные для каждой модели светодиодные полоски. Вслед за трехдверным кузовом появится пятидверный «Спортбек», новый для семейства А3 седан и заряженная модификация S.

❖ «Трешка» дебютирует с интеллектуальным управлением термобалансом, системой «старт-стоп» и тремя новыми 4-цилиндровыми наддувными моторами с непосредственным впрыском: 150-сильным дизельным 2,0 TDI и бензиновыми 1,4 и 1,8 TFSI мощностью соответственно 90 кВт/122 л.с. и 132 кВт/180 л.с. Расход топлива в сравнении с предшественницей ниже в среднем на 12%. В конце года появится сверхэкономичный 1,6 TDI, расходующий около 3,8 л/100 км дизтоплива. Также в гамме гибридные установки и моторы Audi e-gas (появятся в 2013 году под аббревиатурой



TCNG), которые работают на природном и синтетическом метане, полученном при синтезе водорода и углекислого газа. Коробки две: 6-ступенчатая механика и 7-ступенчатая роботизированная S tronic. Обещают как передне-, так и полноприводные версии; у последних заднюю ось будет подключать муфта «Халдекс» новейшего, пятого поколения.



❖ Модульное построение MQB – это набор «Лего» для проектирования перспективных моделей концерна. Каждая модель собирается из стандартных блоков: силовых элементов кузова, двигателей, трансмиссий, отдельных крупных узлов, например климатической установки. При этом можно растягивать базу, менять длину переднего и заднего свесов, играть длиной и шириной. Этого более чем достаточно, чтобы максимально унифицировать две с лишним сотни моделей. «Ауди-А3» первым примерил новую платформу. Чуть позже на ней построят «Ауди-ТТ», а также другие модели концерна с поперечным расположением двигателя: «Фольксваген-Гольф», «Шкоду-Октавия», «СЕАТ-Леон».



На правах рекламы

- Новый А3 дает путевку в жизнь еще одному ноу-хау – модульной мультимедийной системе MIB (Modularen Infotainment-Baukasten). Она позволит гибко формировать набор оборудования для различных модификаций и моделей. Более того, в «трешке» установили мощный процессор NVIDIA, который способен переваривать огромные объемы информации, необходимые, например, для работы видеотелефона или навигационной системы с полным набором сервисов Google. Информация выводится на тонкий (11 мм) и легкий (в магниевом корпусе) монитор с диагональю 5,8 или 7 дюймов (в зависимости от комплектации), который выезжает из панели приборов при запуске мультимедийной системы. Информацию можно пролистывать, как на гаджетах «Эппл», а нужные окна и панели проявляются, если подносишь палец к определенной части экрана.



- Над облегчением кузовов «Ауди» работает не первый год. Следуя девизу «Каждому материалу – определенное место для наилучшего результата», для нового А3 разработчики использовали множество различных металлов и сплавов. Например, многие детали каркаса сделаны из высокоуглеродистой стали, для других элементов кузова выбрали прочные и высокопрочные стали, довольно легкие и при этом выдерживающие большие нагрузки, а капот и передние крылья выполнили из алюминия, скинув 9 кг. От излишков избавились подвеска, система выпуска, интерьер и – во многом благодаря даунсайзингу – двигатели. Некоторые модификации А3 третьего поколения на 80 кг легче предшественниц.

- По примеру старших моделей «трешка» обзавелась тачпадом. Проведя по нему пальцем, задают букву или цифру для поиска нужного адреса или адресата. Впервые разработчики встроили это сенсорное поле в джойстик – получилось компактно и удобно. Кроме того, переработали архитектуру близлежащих горячих клавиш, завязанных на телефон, навигацию, аудиосистему. В центральном подлокотнике расположен так называемый фонбокс. Достаточно просто положить туда мобильник, а электроника сама



распознает устройство, свяжет его с автомобильными мультимедиа и заодно пополнит батарею с помощью беспроводного зарядного устройства.



Немецкое качество для России

ВОЗДУХ ВПРОК



2-цилиндровый компрессор alca® накачивает до 50 литров в минуту.

alca® компрессоры и насосы - сертифицированы по стандарту ISO-TS16949 автомобильной промышленности.



Полный ассортимент в интернете по адресу:

www.alcamobil.de



КРАСНЫЙ УГОЛ



Смотрите на iPad:
обходим экспозицию

Модена – город, в округе которого расположились легендарные производители спорткаров: «Феррари», «Ламборгини», «Мазерати», «Де Томазо». **Анна Клепач** побывала в окрестностях этого итальянского городка и поняла, почему именно здесь рождаются самые быстрые машины.



Даже автобусная остановка у музея «Феррари» – красная!

Ответ прост: Модена – самое скучное место на Земле. Ни достопримечательностей, ни ресторанов. Даже баров, где можно выпить, от скуки, и тех нет. Неудивительно, что тут строят суперкары: надо же местным как-то развлекаться! Но чем ближе к заводу и, соответственно, к музею «Феррари», тем веселее – на каждом углу магазины, где торгуют сувенирами с гарцующим жеребцом, мимо снуют прокатные болиды.

Цена входного билета в музей должна соответствовать статусу марки, решили хранители экспозиции и объявили таксу: 13 евро за билет для взрослого, 9 евро – для детей. Посетить коллекции БМВ или «Порше» стоит почти вдвое дешевле.

Вход – через сувенирную лавку; тут есть всё, от памперсов до штангенциркулей. Один из британских автожурналистов как-то сказал: «Если в нашем мире нет чего-то с эмблемой «Феррари», значит, это еще не изобретено». Глаза разбегаются! Ценники, правда, быстро приводят в чувство. Простенькая кружечка обойдется евро в двадцать!



Из ранних сочинений Энцо Феррари. Справа – первая машина, сделанная под маркой «Феррари»: гоночный болид 125 S со 100-сильным мотором V12, чей рабочий объем всего 1,5 л. Было построено лишь две машины (1947 год), они выиграли шесть гонок из четырнадцати, в которых стартовали. Слева – модель 166 F2 (1951 год), уже одноместная. Двигатель также V12, но объемом 2 л и мощностью 165 л.с.

Для детей есть машина-аттракцион: можно возомнить себя всамделишным гонщиком. Пацаны в восторге!



Музей «Феррари»

Италия, Маранелло, виа Дино Феррари, 43.
Ежедневно, с 9.30 до 18.00,
с 1 мая по 30 сентября – до 19.00.

Билеты: взрослый – 13 евро,
детский – 9 евро.
Аудиогид (на русском языке нет) – 5 евро.

А вот сам музей не столь впечатляющий. Экспозиция небольшая, машин сорок. А с другой стороны – где вы еще увидите столько «феррари» в одном месте?



В большом автоспорте «Феррари» известна не только формульными машинами. Вот модель 512 M 1971 года с 5-литровым V12 мощностью 610 л.с.: машина участвовала в гонках в Ле-Мане в 1971-м, но, увы, не смогла составить достойную конкуренцию «Порше-917К». Этот музейный экземпляр регулярно участвует в исторических гонках.

HEYNER

Germany

ИННОВАЦИЯ

HYBRID
превосходство
2-х технологий

HEYNER
Germany

HYBRID
Graphit

Wischerblatt
500mm-20"

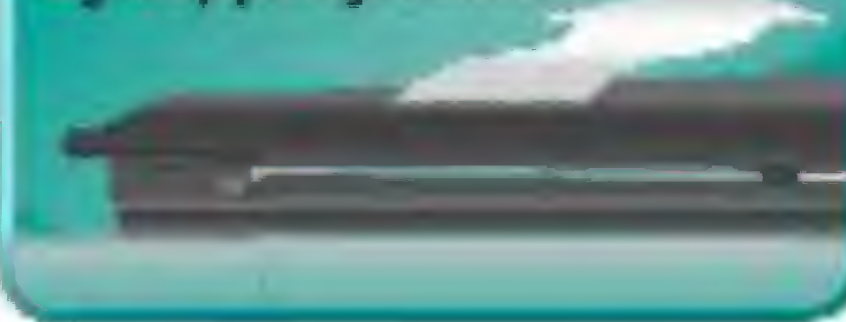
Аэродизайн



Идеальный контакт



Суперрезультат



HEYNER Гибридная технология объединяет аэродинамический дизайн бескаркасных щёток и идеальный контакт с лобовым стеклом классической каркасной щетки стеклоочистителя.

От 350мм до 700мм

Подходит практически для всех автомобилей.

Полный ассортимент в интернете по адресу:
www.heynermobil.de

1976 Erfindung
für alle
Produktion 1976-2000
1 Stück
www.heynermobil.de



Из гиперкаров в музее есть лишь «Энцо» и F40. Первая машина для статуса музейного экспоната, пожалуй, слишком нова. А вот F40, которую делали с 1987-го по 1991 год, уже легенда без всяких натяжек. Судите сами: двигатель V8 объемом всего 2,9 л с парой турбокомпрессоров выдает 478 л.с.! Цена даже в те времена шокировала – 400 тысяч долларов. Тем не менее компания смогла продать 1315 машин, причем некоторые покупатели отваливали за авто по полтора миллиона!

Вокруг музея «Феррари» постоянно шныряют машины одноименной марки. По соседству обосновалась масса «прокатных» контор, предлагающих 15 минут катания по улочкам городка за 100–200 евро. Уж лучше взять «Феррари» на денек в цивилизованной прокатной компании: выйдет ненамного дороже, а удовольствия получите в тысячу раз больше. Ведь на маршруте, который предлагают держатели подобного аттракциона, выше 60 км/ч не разгонишься! А для «Феррари» такая скорость – как пощечина.

В первом зале стоят две старые формулы: F1-89 (1989 год) с 600-сильным мотором V12 (или, как обозначает «Феррари», 12V) объемом 3,5 л и F1 126C (1981 год) с 1,5-литровым турбомотором V6. Мощность последнего не указана, но, судя по всему, замах был на тысячу породистых «скакунов».



У марки «Дино» (1968–1976 годы) трагичная предыстория. Альфредо Феррари по прозвищу Альфредино или просто Дино, сын Энцо Феррари, был приверженцем среднемоторной компоновки с продольно установленным двигателем V6, в то время как сам Энцо верил в классическую компоновку с V12. Альфредо Феррари умер в 1956 году в возрасте 24 лет. Чтобы увековечить его память, отец создал отдельную марку, под которой выпускались относительно доступные спорткары с любимой Дино компоновкой. Модель «Дино-206 GT» (1967), первая в семействе, оснащалась 2-литровым V6 мощностью 180 л.с.

Из интересных современных машин в музее – модель 599XX. Эту подготовленную для трека версию 599 нельзя купить и ездить по дорогам общего пользования, ибо у нее нет даже элементарной светотехники. Мощность двигателя V12 доведена до 730 л.с., автомобиль облегчен за счет широкого использования «невесомых» материалов, аэродинамика серьезно улучшена: на скорости 300 км/ч на машину действует прижимная сила 630 кгс!





❖ Еще одна гоночная машина, принимавшая участие в «Ле-Мане», – 450-сильная «Феррари-365 GTB4 Компетиционе» 1971 года (на ней выступали частные команды в младшем классе GT). В 1971 году ей даже удалось стать пятой в абсолютном зачете, а в своем классе машина побеждала четыре года подряд – с 1971-го по 1974-й.

❖ В музее очень много ностальгических вещей, например вот такая гоночная обувь «Симпсон».

❖ Этот концепт с хитро изогнутым ветровым стеклом – предшественник серийной модели «360 Модена», одной из самых популярных среднемоторных «феррари» с мотором V8.

❖ У компании «Феррари» была целая серия машин «Монца», носящих имя легендарного гоночного трека Италии. Их особенность – необычный для «Феррари» 4-цилиндровый рядный мотор. У этой модели «Феррари-750 Монца» 1954 года он был объемом целых 3 л и развивал мощность 250 л.с. Свою первую гонку на трассе в Монце (ну а где же еще?) машина выиграла, но чемпионат 1954 года итальянцы проиграли «Мерседесу» с его моделью 300 SLR.

На правах рекламы



Germany

ИННОВАЦИЯ

Pedal Max

PRO

10 bar • 140 psi



ISO/TS-16949
Certified
Automotive
Quality

HEYNER Premium
насосы и компрессоры
в продаже у ведущих
предприятий
розничной торговли!



Полный ассортимент в интернете по адресу

www.alcamobil.de

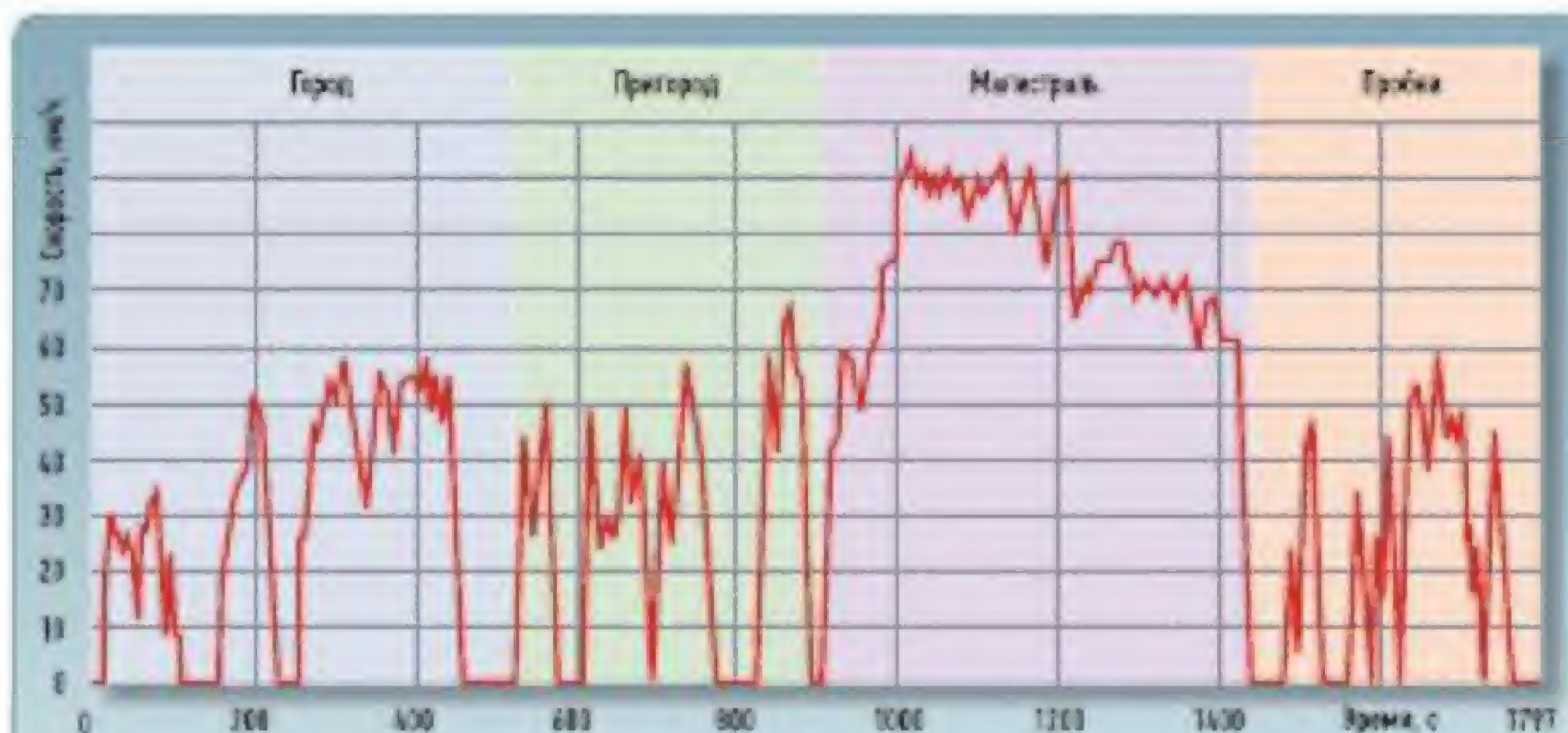


ПОД ВОЙ БАРАБАНОВ

Специфика и скорости движения в разных странах неодинаковы. Как следствие, методика определения расхода топлива – тоже. Каждый проходящий проверку автомобиль должен проехать по четко прописанному маршруту – так называемому ездовому циклу. У Европы, Америки и Японии они собственные. А чем различаются, поясняет **Кирилл Милешкин**.

Ездовой цикл – это виртуальный маршрут, для которого строго прописаны все разгоны и торможения, их интенсивность и продолжительность, максимальная и минимальная скорость. Вдобавок для машины с механической коробкой оговорена даже передача, которая должна быть включена в каждый момент времени. По сути, это имитация движения в городах и на магистралях, характерных для той или иной местности.

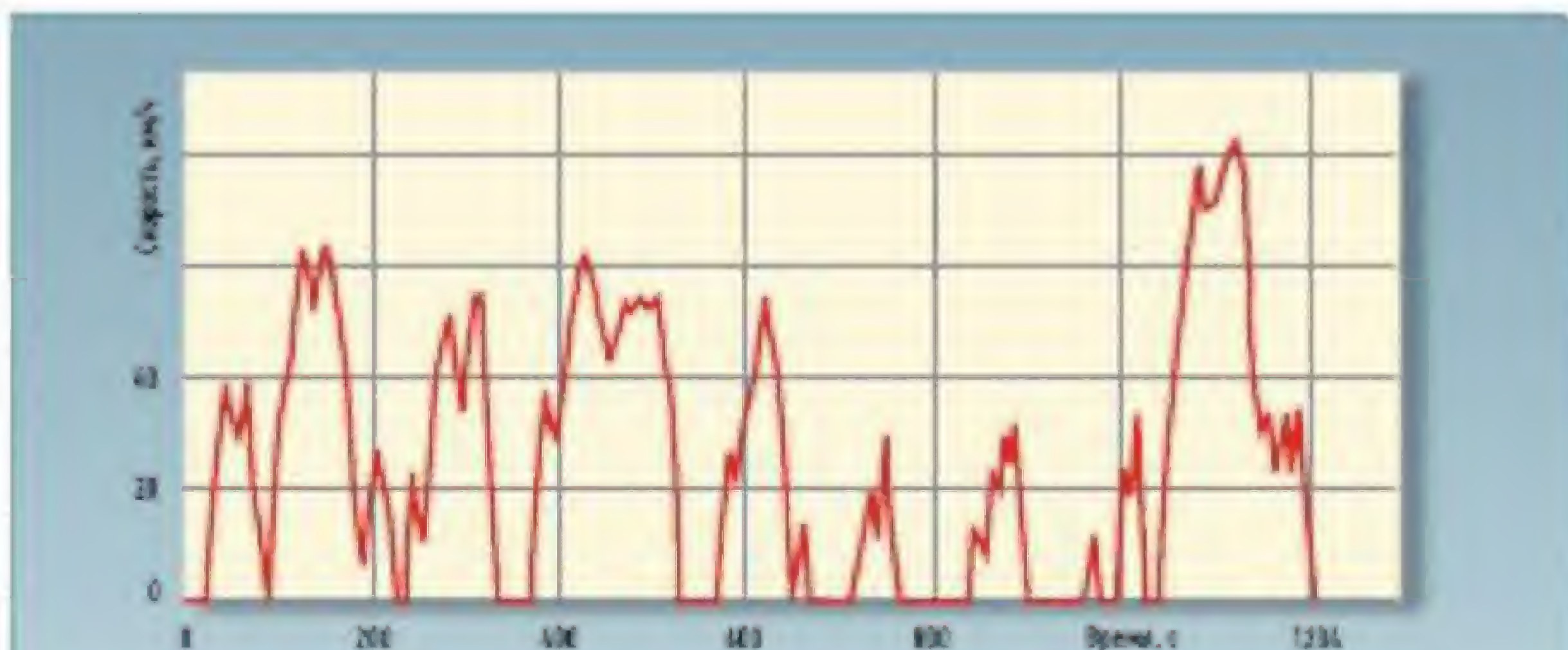
Основных методик три: европейская, американская и японская. Дабы исключить влияние погодных условий, рельефа местности и качества покрытия на итоговые результаты, испытания проводят в лаборатории, на беговых барабанах. Именно поэтому данные, полученные в тепличных условиях, часто отличаются от реальных. Однако только так можно максимально



АВСТРАЛИЯ

Эта методика разработана в Австралии. Здесь цикл называется CUEDC (Composite Urban Emissions Drive Cycle). В получасовую (1797 с) программу для

бензиновых автомобилей входит четыре типа движения – от городских пробок до магистрали. Средняя скорость на маршруте составляет 38,95 км/ч, выше только в Северной Америке.



ЯПОНИЯ

Японский ездовой цикл JC08 заработал с октября прошлого года. За 1204 с машина «проезжает» 8,17 км со средней скоростью всего 24,4 км/ч. Виной столь скромного показателя стали значительные простои, имитирующие ожидание у светофоров, — вот где больше всего заметно преимущество гибридов или моделей с системой «старт-стоп». Кстати, исключив эти остановки, получим уже сопоставимые с европейскими 34,8 км/ч. Близость

этих методик объяснима: от тесноты в мегаполисах страдают и те и другие. Поэтому показатели для смешанного цикла по испытаниям в Японии и в Старом Свете достаточно близки, чтобы рядовой потребитель мог напрямую их сравнивать. Только учтите, что в Стране восходящего солнца фиксируют не расход топлива, а запас хода: сколько километров автомобиль проедет на одном литре. Впрочем, пересчитать эту величину в литры на 100 км сможет даже школьник.



Для корректности замеры проводят в лабораториях, на беговых барабанах. Операторы задают нужные условия и контролируют работу водителя-испытателя. Иногда человека, сидящего за рулем, подменяет автоматика.



Классы вязкости на выбор: 0W-40, 0W-15, 5W-30, 5W-40, 20W-60, 0W-20, 15W-50, 10W-40.

www.motul.ru



Триста эстеровых спартанцев защитят ваш мотор от любого неприятеля!

На правах рекламы

300 эстеровых спартанцев

О подвиге 300 спартанцев знают все. Это они трие суток защищали Фермопильское ущелье, сражаясь с огромной армией персов.

Об эстеровых моторных маслах слышали немногие, несмотря на то, что они способны защищать ваш двигатель не хуже воинов царя Леонида. Это несправедливо. И когда смотришь на новинку от Motul — масла 300V — так и хочется думать, что название навеяно именно этой легендой (хотя на самом деле, конечно же, оно возникло после 300 побед в соревнованиях). Масла такого уровня способны производить всего несколько фирм в мире.

Профессиональный химик пояснит: мол, эстеры — это такие сло-о-о-жные полиэферы с дли-и-иными молекулами. Звучит солидно. Но главное состоит в том, что такие молекулы притягиваются к стенкам цилиндров, не позволяя стекать с них даже при длительном «отдыхе». Поэтому 300 эстеровых спартанцев от Motul мертвой хваткой цепляются за охраняемый объект, предотвращая износ мотора даже в самых критических ситуациях. Фактически создается эдакий молекулярный барьер: рубить обороны!

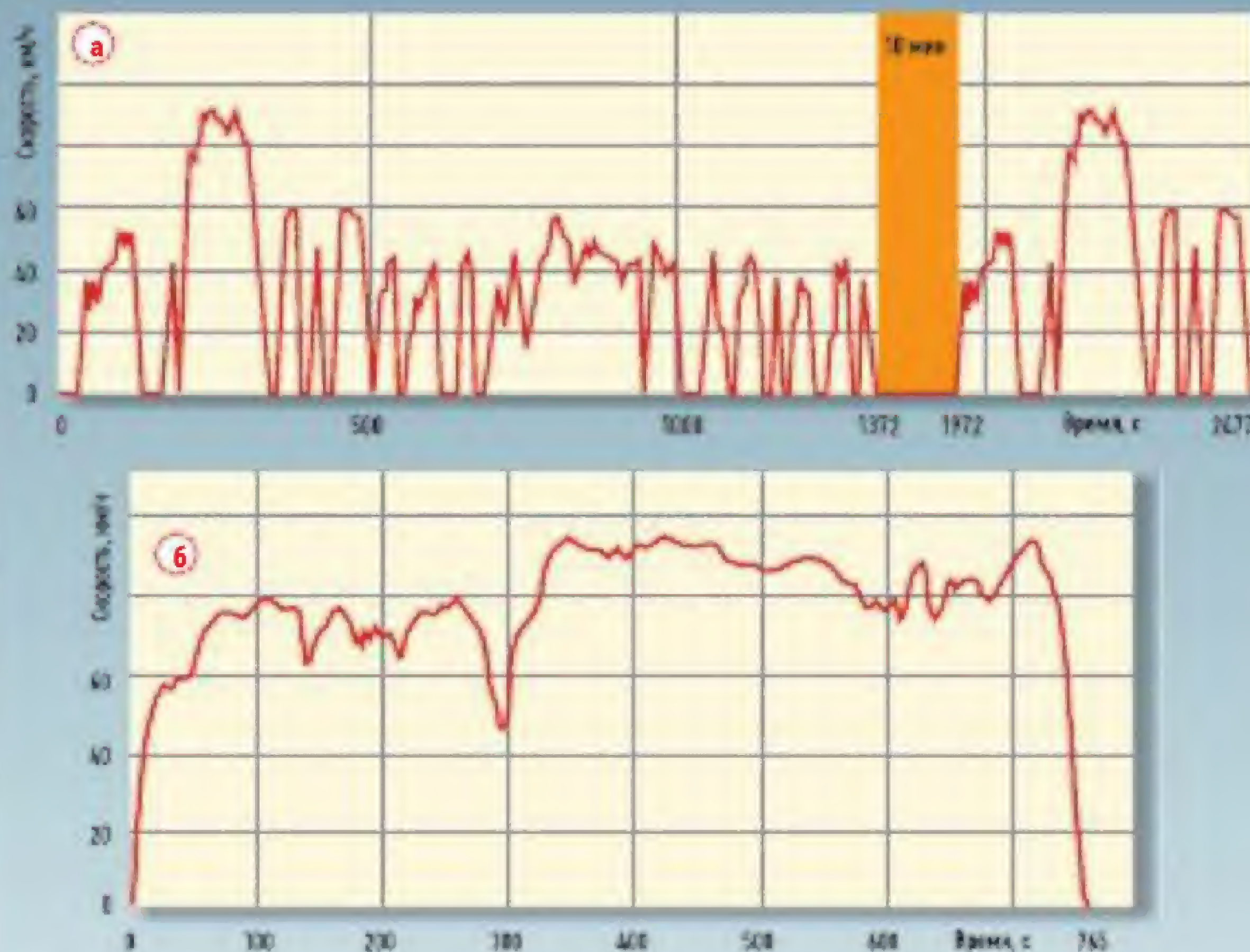
Компания Motul представила целую гамму своих «спартанцев» — это новейшая 100% синтетика. Применяемость — от новых до реставрированных двигателей: бензиновых и дизельных, атмосферных и с наддувом, впрысковых и, представьте себе, карбюраторных! Старичкам тоже нужно супермасло!

Эстеровые масла уровня Motul может производить только компания, обладающая отменным высокотехнологичным базовым маслом и патентованным набором присадок. Потребитель автоматически получает максимальную мощность мотора при его минимальном износе!



300 спартанцев царя Леонида продержались бы и дольше, если бы их не предали. Ваш мотор продержится очень долго, если и вы не измените правильному выбору — эстеровым маслам 300V.

MOTUL



США

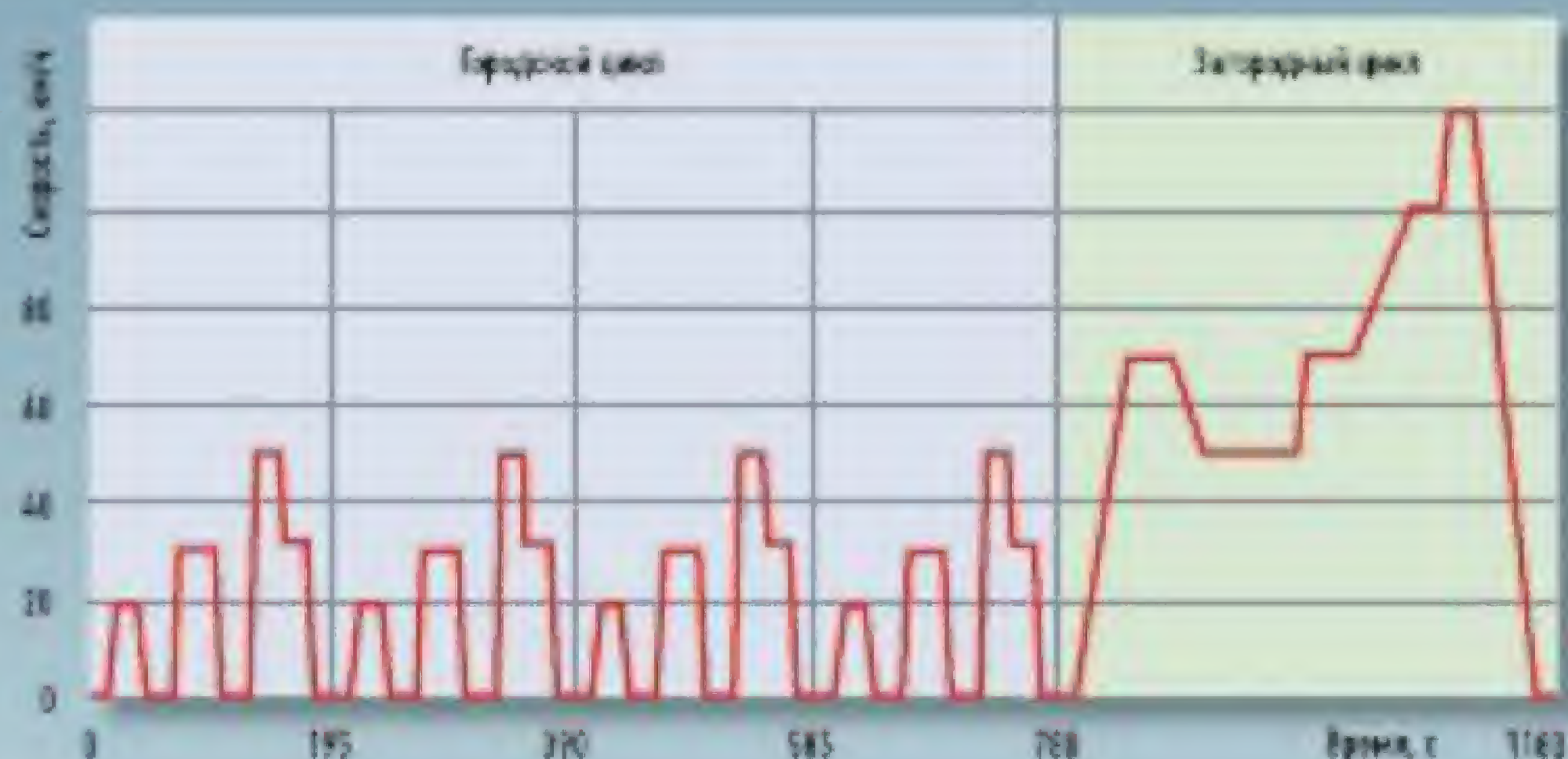
Североамериканский ездовой цикл, или, как его чаще называют, федеральная испытательная процедура FTP-75, состоит из трех фаз (рис. а). Начальная и завершающая части, каждая длительностью 505 с, идентичны. Между ними автомобиль «движется»

860 с, затем на 10 минут глушат двигатель. При средней скорости в 34,1 км/ч тестовая машина «проходит» 17,8 км. По сравнению с европейской методикой FTP-75 выглядит жестче: уже на четвертой минуте скорость достигает 90 км/ч (имитация движения по близлежащим пригородным дорогам),

а число троганий с места за 31,2 минуты доходит до двадцати двух. Более того, к основному ездовому циклу прилагаются два поправочных, позволяющих приблизить показатели к реальным. Эти десятиминутные тесты показывают, как влияет на расход топлива езда на высоких скоростях с резкими ускорениями (цикл US06), а также включенный кондиционер (цикл SC03).

У американцев аппетит на трассе измеряют в ходе отдельного испытания (HWFET, Highway Fuel Economy Test). Этот тест (рис. б) длится почти вдвое дольше аналогичной европейской загородной фазы (765 с против 400) и предполагает на четверть большую среднюю скорость (77,7 км/ч против 62,6). Значительно отличаются и заокеанские пропорции, используемые для вычисления расхода топлива в смешанном цикле: 55% своего пробега американцы накручивают по городу и близлежащим окрестностям и лишь 45% — по хайвеям.

Эксперты «Фольксвагена» провели испытания автомобиля с 1,4-литровым бензиновым мотором по разным методикам и выяснили, что в сертификационных документах для США расход топлива на 10–16% ниже европейских данных. Только американские покупатели этих цифр не увидят. Производители применяют повышающие коэффициенты, чтобы более-менее уравнивать показатели и оградить себя от возможных судебных исков. Поправки, к слову, порой превышают 30%.



ЕВРОПА

Европейский ездовой цикл NEDC (New European Driving Cycle) в силе с 1 января 2000 года. Основное отличие от прежней методики испытаний — упразднен начальный 40-секундный прогрев двигателя. Измерительное оборудование подключают сразу после пуска, что сказывается и на расходе топлива, и на чистоте выхлопа. Цикл состоит из двух частей. Первые 4 км тестовый автомобиль «проезжает» за 780 с, имитируя городской режим движения (UDC, Urban Driving Cycle). За это время он успевает остановиться и тронуться 12 раз, набирая скорость не выше 50 км/ч.

Загородный 7-километровый отрезок занимает 400 с (EUDC, Extra Urban Driving Cycle), а стрелка спидометра доходит до отметки 120. В итоге средняя скорость за 11 км «пути» составляет 33,6 км/ч. По полученным данным высчитывают расход топлива в смешанном цикле — обе части вносят вклад соответственно своей продолжительности: 36% (или 4/11) — от показателей, полученных в городе, и 64% (7/11) — на трассе. Примерно таково же соотношение городской и загородной составляющих в суммарном пробеге большинства европейских автомобилей. Кстати, Россия, подписавшая Женевское соглашение, тоже придерживается этой методики.



На беговых барабанах моделируют идеальные и в то же время вполне реальные дорожные условия: температура 20–22 °С, близкое к норме атмосферное давление, дополнительный обдув передней части автомобиля для оптимального охлаждения двигателя.

корректно сравнивать показатели разных моделей. Кроме того, на выходе получают определенное количество частиц и газов, которые выбросил за это время двигатель. Если же автомобиль едет по дороге, собрать в специальный мешок его выхлоп — задача затруднительная.

Так, зная массу выбросов, можно рассчитать количество топлива, которое израсходовал автомобиль.

Scher-Khan

Logicar

MAGIC CODE™ PRO 2
ЗАЩИТА ОТ ЭЛЕКТРОННОГО ВЗЛОМА

Модели:
Logicar A
Logicar B

Logicar

Под защитой логики

Автомобильные охранные системы SCHER-KHAN LOGICAR – это надежная защита в любых ситуациях. Двойное шифрование радиосигнала MAGIC CODE™ PRO 2 для защиты от электронного взлома. Персональный код для подтверждения права снятия автомобиля с охраны. Уверенная связь на дальности до 1500 м. Автозапуск двигателя и более 40 дополнительных сервисных функций

РОБОНАВТ



Роботами на сборочных линиях автозаводов давно никого не удивишь. Они что-то там переносят, приваривают, привинчивают... Но при этом нисколько не похожи на работяг из плоти и крови – более того, в зону действия роботов людям часто вход вообще запрещен. А вот проект «Робонавт-2», над которым совместно трудятся американское космическое агентство НАСА и «Дженерал моторс», выдержан совсем в другом идеологическом ключе. Их робот имеет вполне человеческий облик и даже почти человеческие руки. Они способны брать любую деталь, управляться с самым обычным инструментом, например с электродрелью или гайковертом. Искусственные мышцы пока не слишком сильные: вес детали или инструмента не должен превышать 90 Н, а каждый из пяти пальцев развивает усилие в 45 Н.

Заметим, что пальцы оснащены датчиками давления – робот чувствует форму и податливость

➤ Пара робонавтов за дружной работой.

➤ Не бойтесь пожать железную руку: ее пальцы не так сильны, как ваши.

детали. Эта способность вкупе с глазами-видеокамерами позволяет ему не раздавить хрупкий пластик и в то же время надежно держать молоток.

Но главное достоинство робонавта в том, что он не устает повторять одни и те же операции на протяжении всех трех смен, не бежит в профсоюз и не устраивает забастовок (хотя, конечно, может поломаться).

Кстати, НАСА собирается использовать робонавтов не только на Земле, но и в космосе, например на МКС.



СТЕРЕОКИНО

В 2013 году на автомобили «Субару» моделей «Аутбек» и «Легаси» можно будет заказать систему «ай-сайт» (EyeSight). Речь идет о комплексе электронных ассистентов водителя, объединяющем функции адаптивного круиз-контроля и распознавания пешеходов, ухода с полосы движения, неадекватного руления. Его стереоскопическая видеокамера с двумя объективами позволяет определить расстояние до потенциально опасного объекта. Различные варианты препятствий занесены в память устройства, которое быстро распознает, что впереди: пешеход, велосипедист, мотоцикл или автомобиль.

«Ай-сайт» сам тормозит и останавливает автомобиль, предотвращая столкновение, если относительная скорость сближения с объектом не превышает 30 км/ч. При большей скорости включается автоматическое торможение, которое снижает тяжесть последствий ДТП. В пробках новинка просто не позволит стукнуть кого-либо впереди, даже если водитель случайно надавит на газ.

➤ Объективы видеокамер системы «ай-сайт» спрятаны в кожухах по бокам зеркала заднего вида.



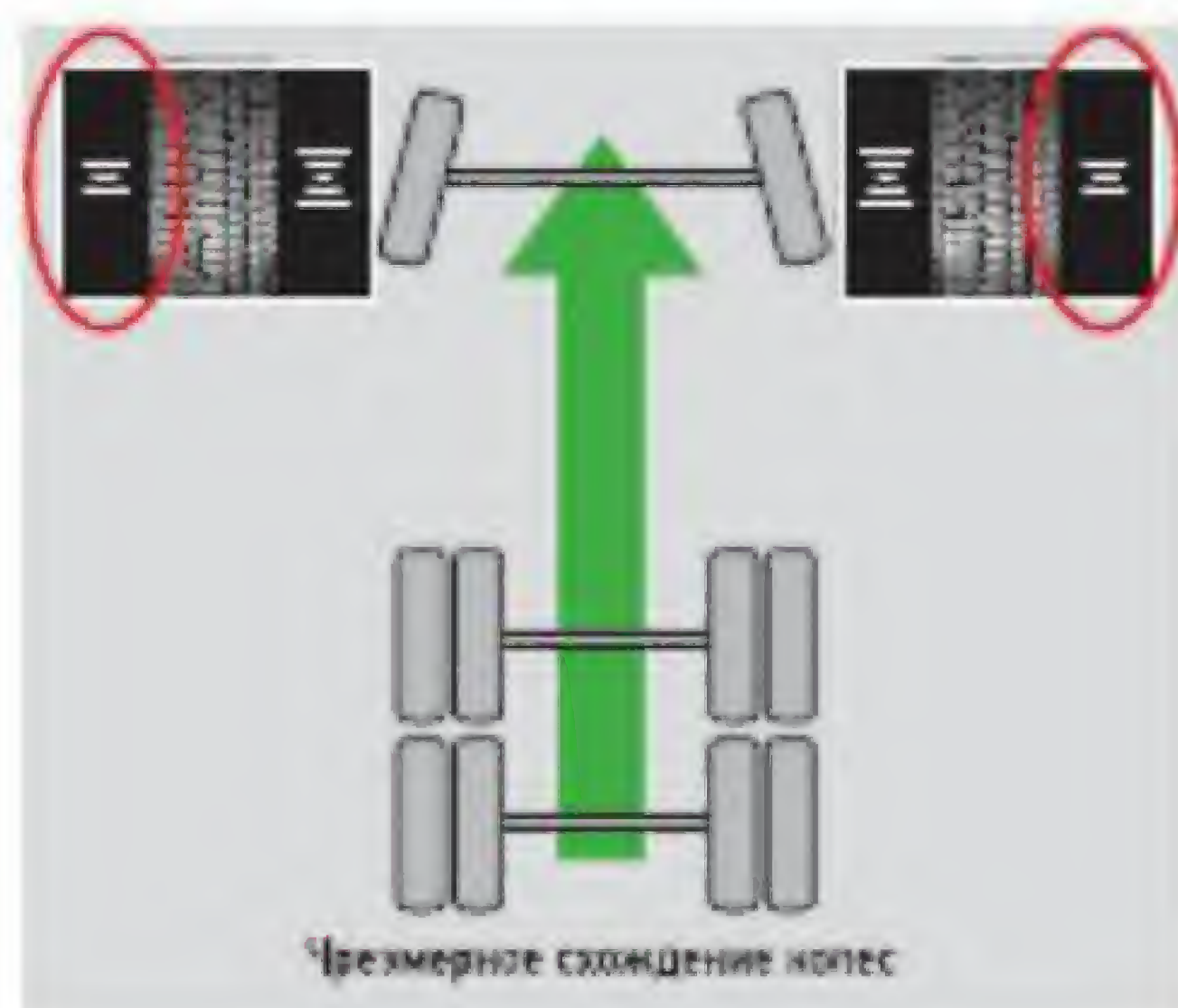
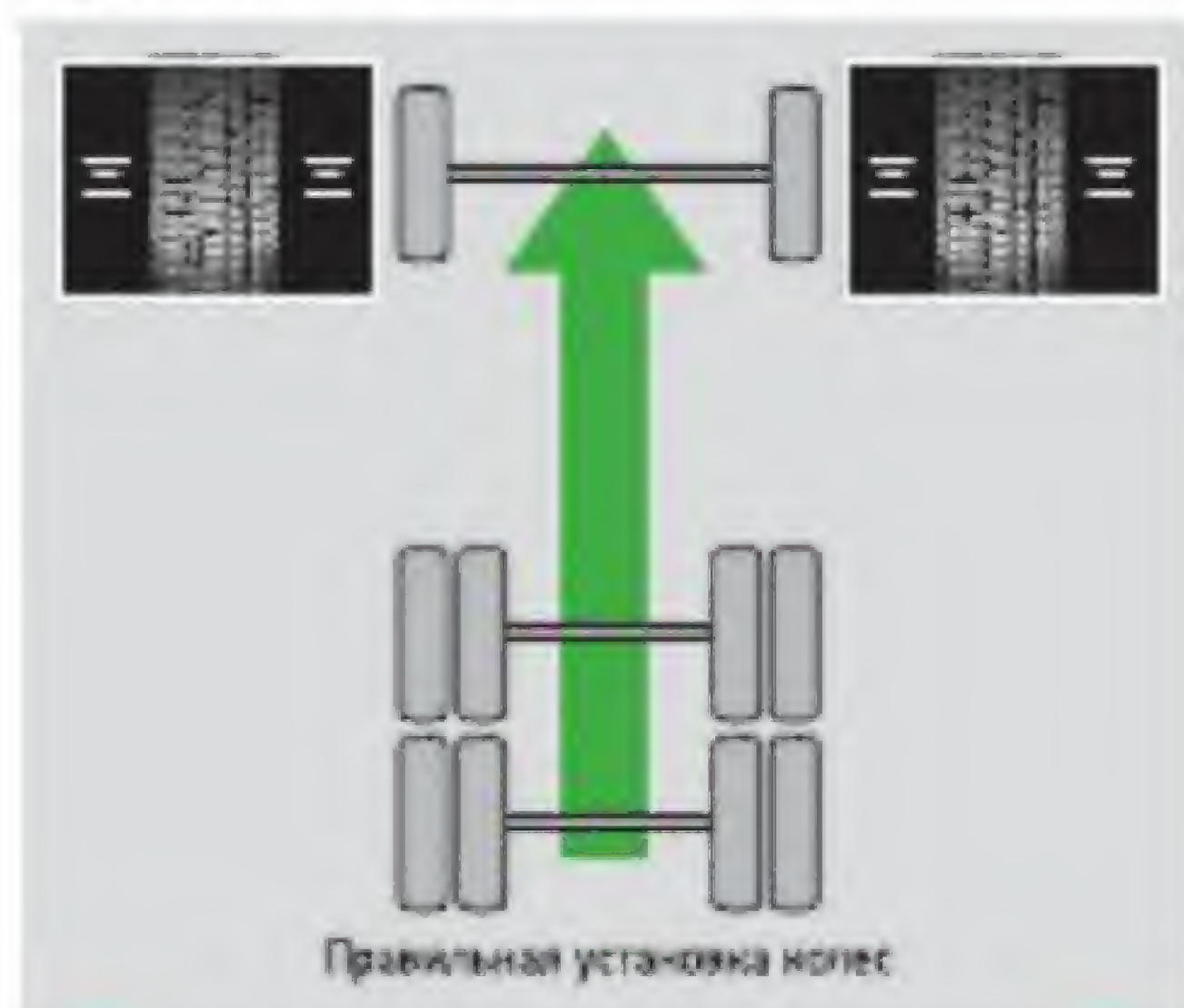
НА ГЛАЗОК

Давно известно: стоит лишь немного промахнуться при регулировке развала или схождения колес, как шины непременно отомстят неравномерным износом. К сожалению, это станет заметно не сразу, а спустя несколько тысяч километров, когда шина уже безнадежно испорчена.



🔴 Проще не бывает: всего несколько канавок глубиной 1, 2,5 и 4 мм.

Компания «Континенталь» придумала простой и эффективный индикатор визуального наблюдения за углами установки колес грузовых автомобилей. Он позволяет заметить неладное уже через пару тысяч километров пробега и вовремя принять меры. Индикатор состоит из пар канавок, расположенных по краям протектора в пяти точках по окружности колеса, причем каждая пара имеет разную глубину – от 1 до 4 мм. При правильной установке колес они стираются равномерно и симметрично, а вот при нарушении углов получаются картинки, подобные изображенным ниже.

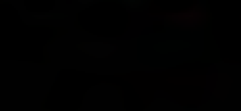
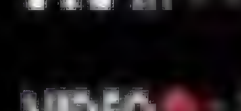
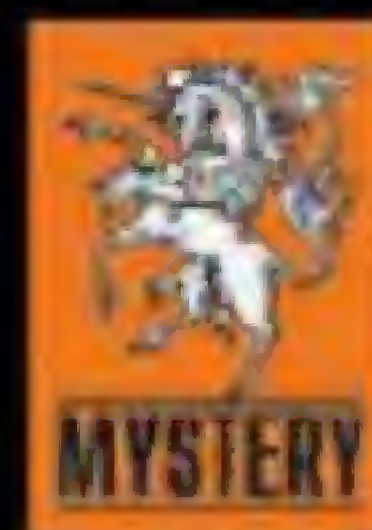


На правах рекламы

ЭВОЛЮЦИЯ ТЕХНОЛОГИЙ

реклама

MDD-6240S Автомобильный мультимедийный ресивер



- Встраиваемая мультимедийная система размером 2 DIN
- Широкоформатный сенсорный ЖК монитор размером 6.2"
- Изменяемая многоцветная подсветка элементов управления
- Совместимость со штатными кнопками управления на руле
- Совместимость с форматами: DVD/ACD/CD/CD-R/RW/DVD±R/RW/MP3/MPEG1
- Воспроизведение WMA/JPEG файлов
- Встроенный ТВ-тюнер: SECAM/PAL/NTSC
- FM/AM/UKB радиоприем
- Разъем для подключения USB
- Разъем для карт памяти microSD
- Четырехканальный линейный выход RCA
- 2 видеовыхода
- Дополнительный аудиовыход на переднюю панель
- AV вход для внешнего источника сигнала
- Видеовыход для камеры заднего вида
- Выход на сабвуфер
- Максимальная выходная мощность 4 x 50 Вт

www.mysteryelectronics.ru



ПРУЖИНЫ ВМЕСТО РЕЗИНЫ

Компания «Гудьер» показала очередную версию безвоздушной шины, которая была разработана еще в 1960-е годы для лунохода из программы «Аполлон». Вероятно, теперь такое колесо готовят к поездке по Марсу, а то и по вполне земной пересеченной местности. Вместо резины тут использованы 800 спиральных пружинок, хитрым образом



❖ Шина из пружинок хороша на разных поверхностях, ей нипочем песок или камни.

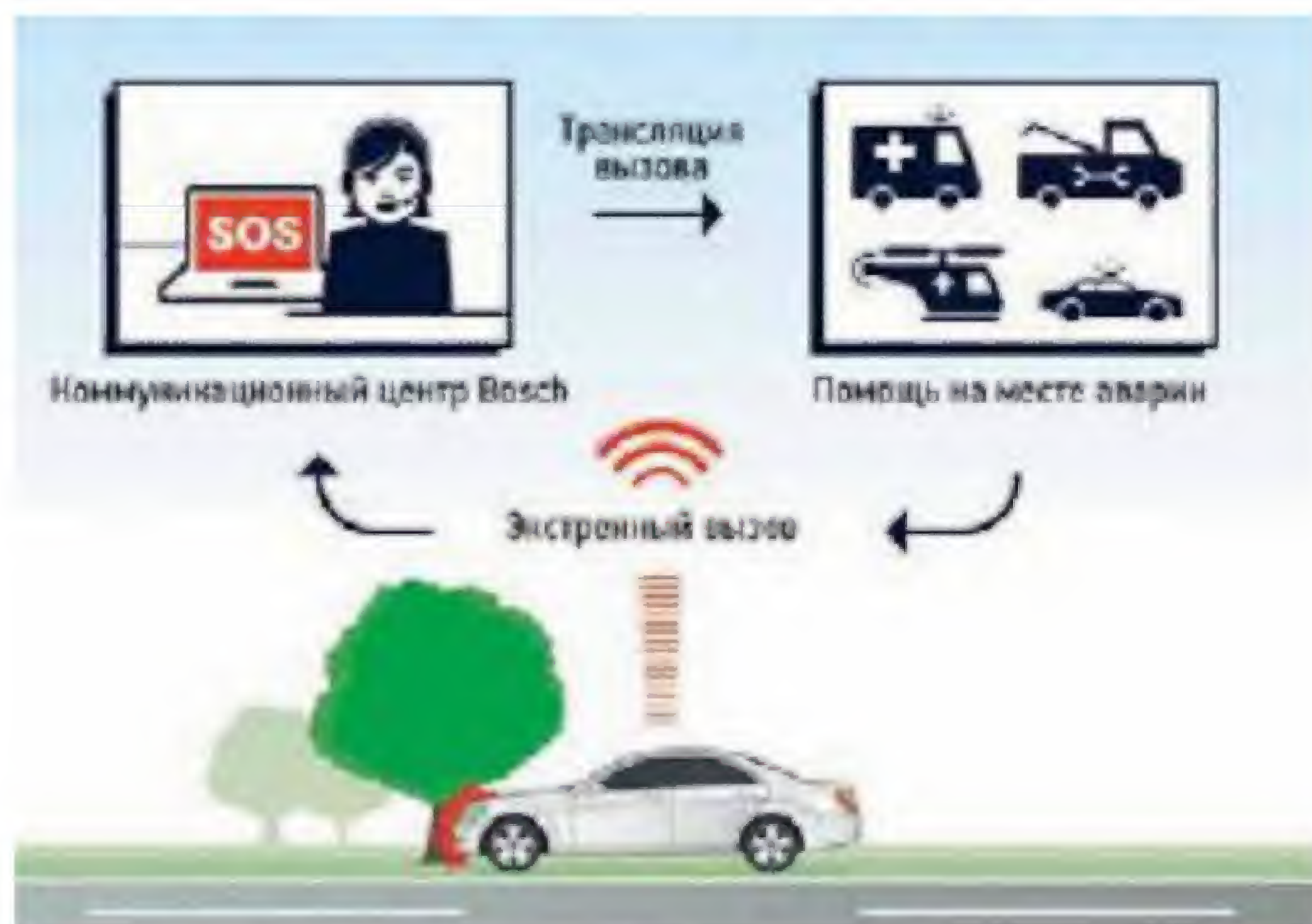
❖ Вот так, вручную, приходится зажимать каждую из 800 пружинок.

заделанных в обод и сплетенных между собой. Технология изготовления строго ручная, так что оснащение вездехода подобными колесами – довольно дорогое удовольствие. Но зато сразу три существенных преимущества. Во-первых, пружинки при упругой деформации почти не нагреваются, а значит, такая шина экономит топливо. Во-вторых, они очень хорошо цепляются за поверхность и обеспечивают отличные характеристики разгона и торможения. Наконец, не боятся проколов и не требуют накачивания воздухом.



ЗВОНОК ИЗ «МЕРСЕДЕСА»

С июня в девяти европейских странах (а с конца года – еще в девятнадцати) стартует служба автоматического вызова помощи при ДТП – eCall. Компания «Мерседес-Бенц» включает данную систему в стандартное оснащение всех автомобилей, поступающих в продажу с начала лета. Автоматический экстренный вызов последует в случае срабатывания подушек или преднатяжителей ремней безопасности, причем оператор коммуникационного центра «Бош» получит СМС-сообщение с точными координатами автомобиля и его VIN-кодом. Далее будет установлена голосовая связь, причем не на языке страны, где произошла авария, а на языке, который водитель задал в своем автомобиле. Общение с оператором, само собой, бесплатное. В любом случае к месту происшествия немедленно направят службы спасения: преднатяжители и эйрбеги по пустякам не раскрываются.



❖ Въехали в дерево? Ждите, к вам уже едут или летят.

Старый
Город
КОНЬЯК



КОНЬЯК
это Музыка

www.kingroup.ru

УМЕРЕННОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ВИРТУОЗЫ ТАБАЧНОГО ДЕЛА

С 1907 ГОДА



РЕКЛАМА



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТ
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ



**ИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ**

ЕГО ЛИЧНЫЙ КЛАСС

Оценим трудоемкость обслуживания «Фольксвагена-Гольф», а заодно подскажем, что удастся проделать своими силами, а куда лучше не соваться. Урок проводят **Игорь Козлов** и **Евгений Бобриков** (фото).



На «гольфы» устанавливают великое множество двигателей, все в одной статье не охватишь. Про агрегат CFNA мы уже рассказывали (ЗР, 2011, № 1), поэтому на сей раз тестируем машину с не менее популярным мотором BSE – восьмиклапанником 1,6 л (102 л.с.). Пусть он не самый навороченный в плане техники, зато менее требователен к качеству российского топлива, за что и уважаем. Однако шанс отравить свечи всегда остается.

НЕ НАДО БОЯТЬСЯ

По официальной технологии свечи меняют со снятием впускного коллектора. Для начала нужно обесточить автомобиль, после чего демонтировать множество узлов и деталей: дроссельный патрубок, нагнетатель воздуха в нейтрализатор, заднюю скобу крепления коллектора (помучившись из-за неудобного доступа к левой точке его крепления), а так-

же всевозможные датчики и коммуникации (очень повезет, если обойдетесь без поломанных скобочек крепления). Наконец, снять коллектор, стараясь не повредить прокладки. В общем, полмотора разобрать.

Мы пойдем другим путем, благо свечи цилиндров 1-2 наклонены к шкивам, а цилиндров 3-4 – к маховику, поэтому при определенной сноровке подлезть все же можно. Сперва вынимаем свечные наконечники, подцепив их из-под коллектора жалом шлицевой отвертки или, что удобнее, воспользовавшись клещами для маслоъемных колпачков. Отводим наконечники в сторону. Для свечей первого и четвертого цилиндров подойдет прямой ключ, а для второго и третьего, расположенных непосредственно под коллектором, используем удлинитель с карданчиком. Аккуратно вводим его в узкий проход, стараясь не задеть соседние детали, и надеваем на свечу, поправляя положение из-под коллектора.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Volkswagen Golf

ДЕБЮТ:

сентябрь 2008 года, Париж.

КУЗОВ: 3- или 5-дверный хэтчбек, универсал, кабриолет.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,2 л, 105 л.с.; 1,4 л, 80–170 л.с.; 1,6 л, 102 и 105 л.с.; 1,8 л, 150–270 л.с.; дизельные – 1,6 л, 90 и 105 л.с.; 1,9 л, 105 л.с.; 2,0 л, 110–170 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:

M5, M6, A6, P6, P7.

ПРИВОД:

передний или полный.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

Trendline, Highline, R, Style.

ЦЕНА В МАРТЕ 2012 ГОДА:

551 000–1 535 000 руб.

При отвертывании свечей нужна ювелирная точность, дабы инструмент не опирался на форсунки и их разъемы, а также на коллектор. Иначе форсунки провернутся и вскоре начнут подтекать, а коллектор, будучи тонкостенным, запросто может лопнуть. Учитывая такие сложности, снижаем оценку за эту операцию. А вы решайте сами – экономить на плановой замене свечей в надежде на то, что еще протянут, или быть готовым к ремонту при их отказе в дороге.

С заменой привода ГРМ вряд ли станете возиться. Во-первых, она не так часто требуется (через каждые 90 тыс. км), а во-вторых, надо вывешивать силовой агрегат и снимать правую опору. Кроме того, предстоит расчистить место, сняв бачки на правом брызговики, нижнюю часть подкрылка, поликлиновой ремень и защитные кожухи. Если на это хватило терпения, то дальше главное – не суетиться. Дело в том, что на зубчатом шкиве коленвала нет метки, она нанесена лишь на шкив ремня вспомогательных агрегатов, поэтому, отвертывая четыре болта последнего (центральный не трогаем), важно не провернуть вал. С настройкой ремня вряд ли ошибетесь, поскольку в приводе есть полуавтоматический натяжитель. Производитель рекомендует поменять заодно и помпу, но при первой замене привода ГРМ некоторые владельцы, планируя вскоре продать машину, эту рекомендацию игнорируют. Учтите, будущие хозяева!

«ВЫСОКИЕ» ТЕХНОЛОГИИ

С заменой масла в двигателе затруднений не возникло, не считая обилия крепежа штатной защиты моторного отсека: шесть болтов и восемь саморезов. А не сняв защиту, ни к сливной пробке, ни к фильтру не подлезешь. Пробка одноразовая, с несъемным уплотнительным колечком.

Масло в коробках, независимо от их типа, рассчитано на весь срок службы. Но вечна только Вселенная, поэтому рано или поздно менять придется, тем более если открылась течь через сальники. С механикой просто: есть и сливная пробка, и заливная (она же контрольная). Уровень должен быть по срезу последней.

С DSG (коробка-робот с двумя сцеплениями) куда сложнее: ни контрольной пробки, ни щупа. Поэтому если масло подтекает, то дорога одна – в сервис. Если течи нет, а вы просто желаете перестраховаться и заменить жидкость, то ни в коем случае не сливайте ее с гидроблока, называемого мехатроником. Только из картера механической части (см. фото)! Иначе утробите агрегат. Масло сливаем в мерную емкость. Если с коробкой все в порядке, получим 1,7 л – и столько же заливаем свежего. Но как? Заливной пробки не предусмотрено, будем исхитряться. Снимаем корпус воздушного фильтра, аккумулятор и его пластиковую площадку, а затем рычаг управления, ослабив клеммное крепление к оси (расположен в задней части, ближе

к щиту передка). Затем вывертываем четыре болта крышки и, сняв ее, получаем прекрасный доступ в полость.

В редкую ныне на «Гольфе» АКП специалисты советуют вовсе не соваться, поскольку без профессионального сканера, не только измеряющего температуру, но и улавливающего так называемую контрольную точку, правильный уровень масла не проверишь.

НЕМЦЫ ОТСТУПАЮТ

За что уважаем старые немецкие машины, так это за простоту замены лампочек. Оказалось, и в новой все продумано, но не до мелочей. Доступу к лампе ближнего света правой фары мешает адсорбер, а к лампам левой – корпус воздушного фильтра и блок предохранителей. Чтобы не возиться в тесноте, их лучше снять (с блока предохранителей достаточно снять крышку). Несмотря на предусмотренный флажок-захват на патроне ближнего света, замена лампы потребует ловкости: она так и норовит вывалиться при установке в гнездо. Для доступа к противотуманкам надо снять колесо и нижнюю часть подкрылка, вывернув 11 саморезов, – еще один минус.

С фонарями тоже не все понравилось, поскольку наружные секции нужно снимать, вывернув пластиковый болт-барашек. Чтобы можно было до него добраться, в обивке багажника сделаны разрезы, но они настолько короткие, что через щель не подлезть. Хвататься за нож рука не поднялась, поэтому обивку отогнули, высвободив ее из-под уплотнителя дверного проема.

Если новая лампа не горит, снимите на три минуты минусовую клемму с аккумулятора, чтобы обнулить ошибку в блоке контроля исправности ламп.

Имея «Торкс-45» для направляющих, с заменой передних колодок управитесь без хлопот. В задних механизмах есть нюанс: наружная колодка приклеивается к постели в скобе, а внутренняя – к торцу поршня. Для этого на металлическое основание колодок нанесен клейкий состав, но, прежде чем их ставить, обезжирьте поверхности. Хотя, по опыту, вскоре все равно отклеятся и начнут пищать. Момент затяжки передних и задних направляющих 30 Н·м, колесных болтов – 100 Н·м.

ЧТО РУССКОМУ ХОРОШО

Здесь есть выносной топливный фильтр! Он расположен сбоку бензобака, перед задним правым колесом. Прежде чем менять, сбросьте давление в баке (отверните и вновь заверните пробку) и в рампе (надавите на золотник под синим колпачком), тогда при отсоединении магистралей не обрызгаетесь топливом.

Для доступа к салонному фильтру откручиваем два пластиковых винта-барашка, крепящих накладку под панелью приборов (над ногами переднего пассажира). Дальше все просто (см. фото).

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)
Воздушный фильтр	15
Топливный фильтр	30
Фильтр салона	15 (1)
Свечи зажигания	30
Ремень привода ГРМ с роликом	90
Поликлиновой ремень	—**
Масло в МКП/АКП/робот DSG	—*/—*/—*
Жидкость в ГУРе	—**
Антифриз в системе охлаждения	—** (5)
Жидкость в приводе тормозов	—** (2)

*На весь срок службы.

**Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ (без расходников), руб.

Компьютерная диагностика двигателя	750
Диагностика ходовой части и тормозов	750
Замена масла и фильтра двигателя (масло Castrol SLX Long Life III 5W-30*)	750
Замена фильтра: воздушного/салонного/топливного	150/150/300
Замена привода ГРМ	3960
Замена поликлинового ремня	600
Замена охлаждающей жидкости (G12 plus plus)	1050
Замена масла АКП (ATF G055025A2*)/МКП (G052512A2*)/DSG (G052171A2 или G052512A2*)	н.д.
Замена стоек стабилизатора передней подвески	750
Замена тормозных колодок: передних/задних	750/1350
Замена тормозных колодок передних вместе с дисками	1050
Нормочас	1500

*Рекомендовано производителем.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей: передняя правая/передняя левая/задняя	760/670/495
Масло в двигатель (порция на одну заправку 4,5 л)	2655
Ремень ГРМ с роликом + помпа	5480 + 6040
Ремень поликлиновой	2090
Автомат натяжителя поликлинового ремня (вместе с роликом)	2680
Тормозные колодки передние/задние	3290/2400
Тормозные диски передние	2855
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	565/375/1515/940
Свечи зажигания (комплект)	1350

❖ Выворачиваем свечу второго цилиндра: главное – не опирать удлинитель на соседние детали, иначе или коллектор лопнет, или форсунка повернется. Штуцер рапы (стрелка) тоже нередко обламывают.



❖ Левая фара: на переднем плане секция дальнего света (стрелка), где также установлен габаритный огонь. Чуть дальше и выше секция поворотника. Резиновые заглушки, прикрывающие секции, сняты.

❖ Автоматический натяжитель поликлинового ремня поворачиваем по часовой стрелке ключом «на 16» и, совместив отверстия на секторах, вставляем в них 4-миллиметровую чеку (годится обычный гвоздь).



❖ Наружную секцию фонаря для замены ламп нужно снимать. Плата к корпусу крепится на пяти защелках, их следует отгибать в разные стороны. Не совсем удобно: пальцев не хватает.

❖ Силовой агрегат снизу: масляный фильтр обведен кружочком, сливная пробка робота DSG показана зеленой стрелкой. Не имея дилерского сканера, не сливайте масло из гидроблока (красная стрелка).



❖ Внутренняя секция фонаря на двери багажника более продуманна: сняв пластиковый лючок обшивки, вынимаем плату с лампами, нажав на усик единственной защелки. Хороший пример для подражания.

❖ Заливной пробки в DSG не предусмотрено. Чтобы влить масло, ослабляем болт (показан стрелкой) крепления рычага, затем, сняв рычаг с оси, отвертываем четыре болта черной крышки и снимаем ее.



❖ На переднем плане, с надписью *Pistonside* (сторона поршня), – внутренняя колодка. Ее отличает также более крупная трехпалая пластина, но все равно внутреннюю колодку часто путают с наружной.

❖ Для доступа в секцию ближнего света снимаем крышку, разведя в стороны скобы крепления (одна из них показана стрелкой). Лампу вставляем в патрон, после чего этот комплект устанавливаем в гнездо.



❖ Трехпальцами вставляем внутреннюю колодку в поршень, а наружную – в постель скобы. Направляющие пальцы очищаем от продуктов износа (лучше всего ножом) и смазываем.

LADA Priora

РЕАЛЬНЫЕ МАШИНЫ
ДЛЯ РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

реклама



**Действует кредитная
программа ЛАДА ФИНАНС**

Совместно с банками-партнерами:

ЗАО «КРЕДИТ ЕВРОПА БАНК»,

ОАО «УРАЛСИБ»,

ВТБ 24 (ЗАО),

ОАО «Сбербанк России»,

ООО «Русфинанс Банк».

☎ 8 800 200 5232

www.lada.ru



LADA

❗ Задний тормоз: после снятия скобы внутренняя колодка под воздействием пружины тут же отклеилась от поршня. Ничего страшного: после сборки механизма она приклеится вновь.



❗ Прежде чем снять наконечники топливных магистралей, сбросьте давление в баке и рампе. Чтобы не сломать пластиковый фиксатор, нажимаем на него, подав наконечник глубже на штуцер фильтра.



❗ С заменой воздушного фильтра управились без особых затруднений. Здесь важно четко попасть прижимной скобой фильтроэлемента (показана стрелкой) в направляющие корпуса.



❗ Для доступа к салонному фильтру снимаем лючок в отопителе, сдвинув его вправо и потянув вниз. При сборке вводим шесть зацепов крышки в отверстия фильтроэлемента, подаем крышку вверх и сдвигаем влево.



❗ Чтобы слить антифриз, снимаем нижний патрубок радиатора или, что удобнее, датчик температуры, вынув фиксирующую скобу (стрелка). Только не потеряйте уплотнительное колечко!



ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Замена масла в двигателе

- ❗ На матовом стержне щупа хорошо виден след даже свежего масла.
- ❗ В штатной защите нет технологических отверстий для доступа к пробке и фильтру.

Замена воздушного фильтра

- ❗ Значимых плюсов не выявлено.
- ❗ Есть вероятность не попасть прижимной скобой в направляющие корпуса.

Замена свечей зажигания

- ❗ Легко снять пластиковую накладку двигателя.
- ❗ Затруднен доступ, в зоне работы инструментом много хрупких деталей.

Замена поликлинового ремня

- ❗ Есть автоматический натяжитель.
- ❗ Сложно просунуть ремень между двигателем и лонжероном.

Замена ОЖ двигателя

- ❗ Нет.
- ❗ В системе не предусмотрены сливные пробки.

Замена масла в КП

- ❗ Есть сливная и заливная пробки, большой ресурс масла.
- ❗ Значимых минусов нет.

Замена тормозных колодок

- ❗ Привычная конструкция передних механизмов.
- ❗ Вызывает сомнения надежность фиксации колодок задних механизмов.

Замена салонного фильтра

- ❗ Хороший доступ, не нужен инструмент.
- ❗ Нет.

Замена ламп в головных фарах

- ❗ Можно поменять лампы без демонтажа соседних деталей.
- ❗ Сложно попасть патроном с установленной в него лампой ближнего света в гнездо фары.

Замена ламп противотуманок

- ❗ Невелико усилие фиксации лампы в фаре.
- ❗ Надо снимать колесо и подкрылок.

Замена ламп в фонарях

- ❗ Продуманный доступ к внутренним секциям.
- ❗ Наружные секции надо снимать.

*«Гольф» с мотором BSE (1,6 л) в сравнении с «Ладой-Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).

Игорь Козлов: «На протяжении всего теста не покидала мысль: чем лучше отделка каждого нового поколения «Гольфа», тем более нежными и какими-то одноразовыми выглядят некоторые детали под капотом».



Благодарим компанию «Германика» в Береговом проезде (Москва) за содействие в подготовке материала.



«Наука в фокусе» —
 новый журнал
 о научных открытиях
 и современных технологиях

ВОКРУГ СВЕТА

BBC

Совместный проект
 издательств «Вокруг Света»
 и Би-Би-Си — лицензированная
 русскоязычная версия

© 2010 BBC. Все права защищены. «Наука в фокусе» — журнал о научных открытиях и современных технологиях.

ИЗДАТЕЛЬСТВО

СТОП-СИГНАЛ

Без хороших тормозов машине никак не обойтись, напоминает **Виктор Слесарев**.

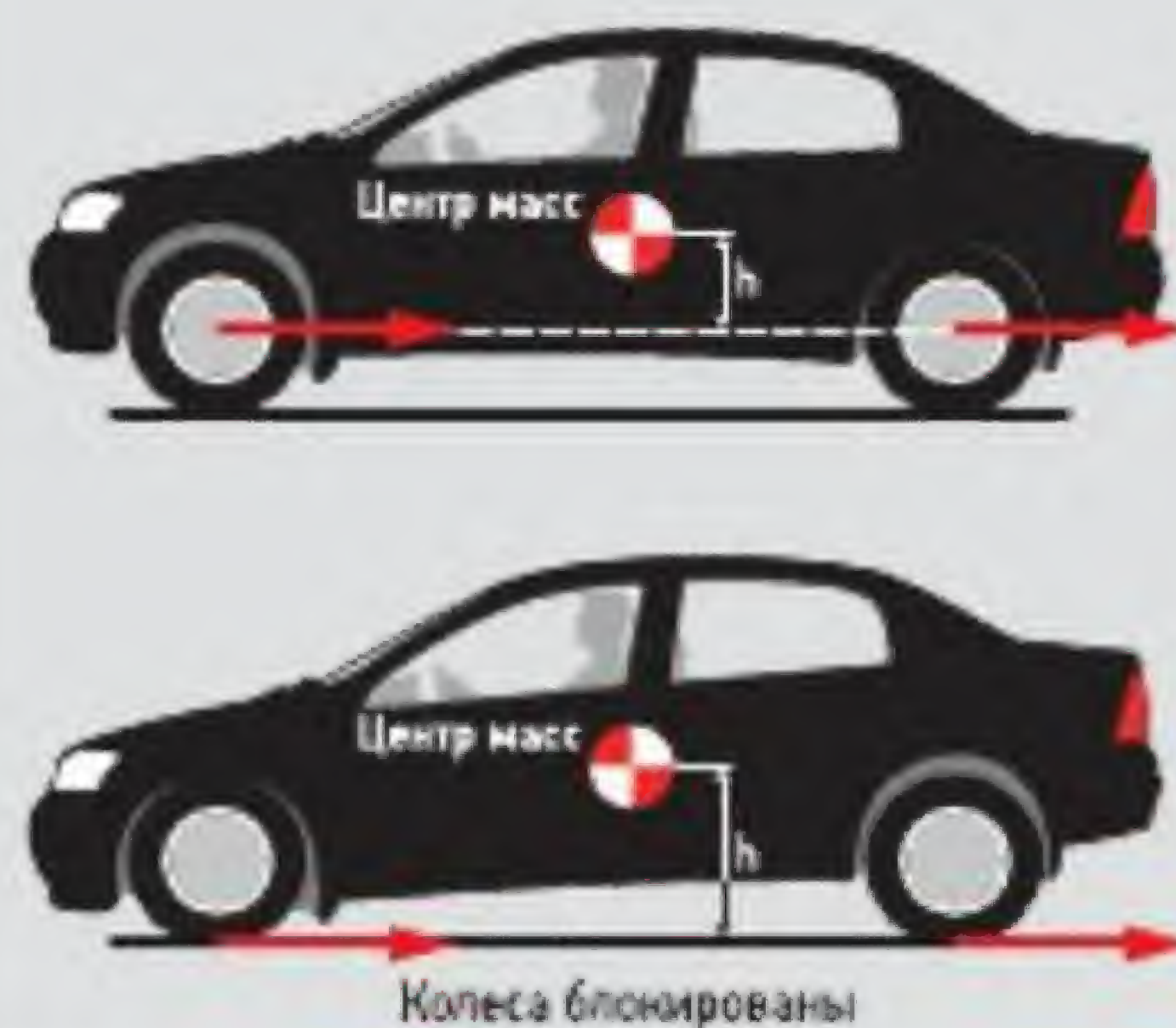
Тормозной путь автомобиля зависит от его массы и скорости, ведь от законов сэра Ньютона никуда не денешься! Кинетическая энергия массы m , движущейся со скоростью v , равна $mv^2/2$. При остановке эта энергия не может бесследно исчезнуть – она переходит в иные формы. Если везунчику с провалившейся педалью тормоза удачно подвернется гора Казбек, для благополучной остановки можно на нее заехать. В более распространенных ситуациях вся надежда на тормоза.

И СТУПА С БАБОЮ-ЯГОЙ...

Естественно, нас интересует лишь эффективность торможения. А она зависит не только от исправности тормозных механизмов или управляющей ими электроники. Случалось вам скользить на летних шинах по мокрому льду? Здесь от фирменных дисков, колодок или лучшей антиблокировочной системы толку мало – зацепиться все равно нечем! При слабом сцеплении колес с покрытием автомобиль беспомощен: ни тебе хорошенько разогнаться, ни затормозить. Для этих упражнений нужны максимальные тормозные силы колес, а они, увы, не бывают больше сил сцепления шин с дорогой. Если последние сами по себе малы, быстро остановить вашу машину может лишь какой-то «внешний фактор». Худо, если встречный КамАЗ... Вот когда идея фольклорной старушки перемещаться в ступе, а не на колесах смотрится исключительно продуктивной!

При блокированных колесах тормозные силы действуют в плоскости дороги, их плечо относительно центра массы увеличено на радиус колеса, клевок машины максимальный.

Мощность и работа тормозных сил: 1 – исправная тормозная система, замедление 8 м/с^2 , остановочный путь со скорости 50 м/с – 156 м ; 2 – доля мощности, развиваемая передними тормозами при исправных задних; 3 – мощность передних тормозов при неработающих задних и остановочном пути 250 м , замедление 5 м/с^2 ; 4 – полная работа тормозов (1911 кДж) на пути 156 м ; 5 – работа передних тормозов (1911 кДж) на пути 250 м . Их перегрев неизбежен.



Не раз говорилось: автомобиль держит дорогу, пока колеса катятся. Если заблокированы, он неуправляем. Современная электроника не допускает этого, поддерживая их вращение на грани проскальзывания. Это обеспечивает максимум сцепных сил, но – в заданных условиях. Естественно, что на льду и на сухом асфальте эти максимумы разные. Судить о них можно по коэффициенту сцепления шин с покрытием – ϕ . При аквапланировании $\phi = 0$, на мокром льду чуть больше, разве что шипы выручат. На сухом асфальте может достигать $0,8...0,9$, реже около $1,0$. А вот гоночные слики болидов Формулы-1 просто липнут к трассе: в сочетании с прижимающими аэродинамическими силами (на больших скоростях) они обеспечивают замедление до нескольких g !

СКВОЗЬ ПРИЗМУ МОЩНОСТИ

Увы, принцип действия любых традиционных тормозов – на уровне каменного века. Энергию движения превращаем в теплоту, та улетучивается во Вселенную. А как ее утилизировать? Жарить на раскаленном диске яичницу? Хлопотно и негигиенично. Силы сопротивления шин и воздуха тоже производят теплоту, но их роль при экстренном торможении невелика. Не станем же мы тормозить автомобиль парашютом – в потоке он крайне неудобен!

А вот рекуперация кинетической энергии – толковая штука. Автомобили с электроприводами (в том числе гибриды) при умеренном торможении практически всю $mv^2/2$ тратят на подзарядку аккумуляторов, а позже полученный заряд используется по делу. Колодки задействованы лишь при экстренном торможении или остановке. Такая машина экономичней и экологичней.

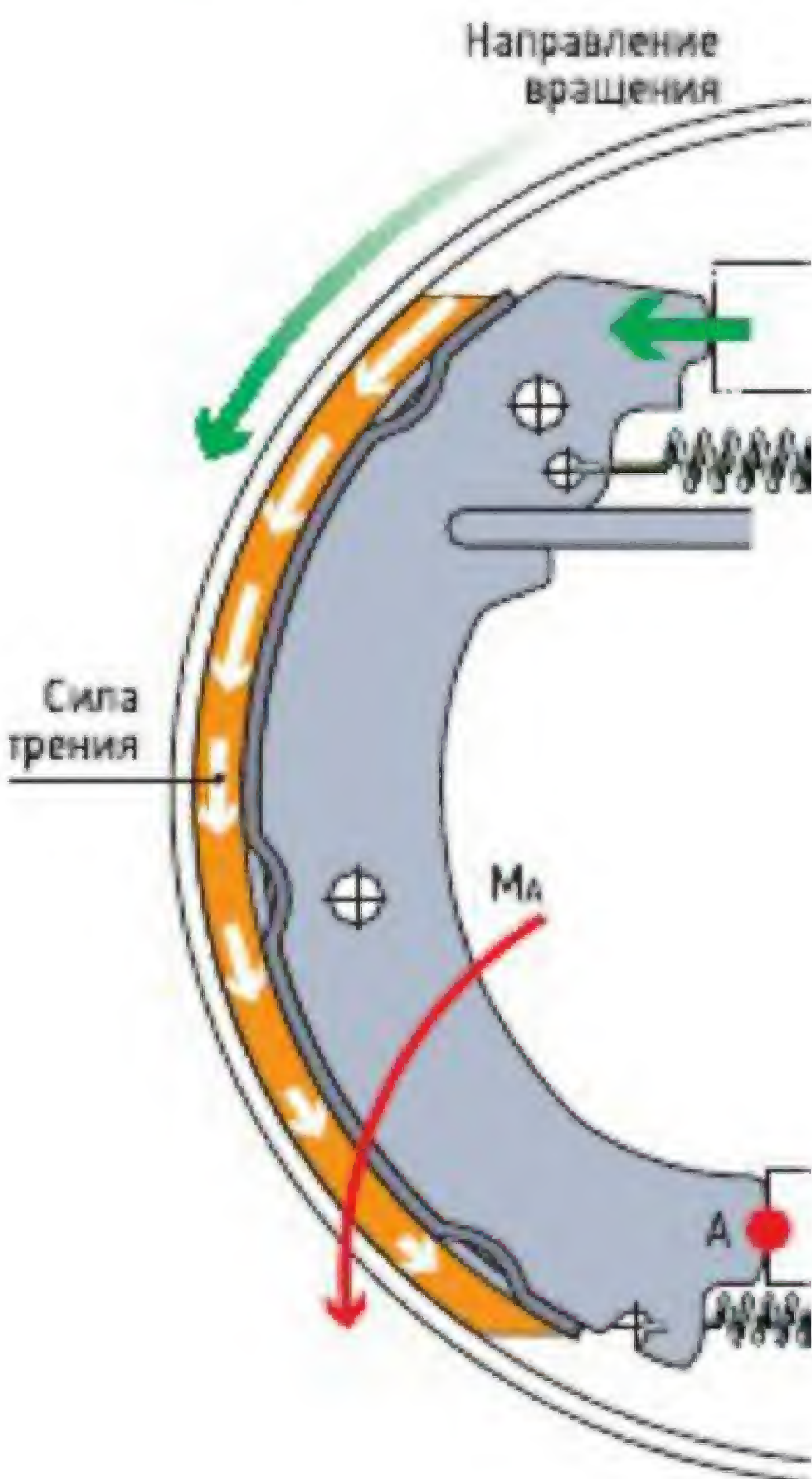
Но давайте все же остановим виртуальный автомобиль тормозами, например, при $\phi = 0,8$ (см. график). Начальная скорость солидная – 50 м/с (180 км/ч). При весе машины $15\,000 \text{ Н}$ кинетическая энергия – около 1911 кДж . Это эквивалентно количеству теплоты 455 ккал . Не будь потеря, могли бы вскипятить кастрюлю воды (теоретически)! Но на слабом огне она не закипит: при малой мощности подогрева весь подвод теплоты съедают потери. Знатоки скажут, что для



этих условий слишком велика «энергоемкость» нагреваемого продукта, то есть воды многовато. Но если час за часом терпеливо ждать, изводя газ или электричество, вода выпарится, оставив на дне полстакана, и тогда... закипит. (Хозяйки это знают!) Тормоза же переработают все килоджоули в килокалории за считанные секунды! Интенсивность этого процесса суть мощность.

График показывает, что в первый миг, при скорости 50 м/с, она достигает 612 кВт. Затем падает соответственно скорости (кривая 1). Огромная мощность мгновенно обжигает поверхности трения, даже если металл внутри еще холодный. Но к моменту остановки получим вышеупомянутые 455 ккал. Часть их уже рассеялась в атмосферу, остальные накоплены в раскаленных деталях и рассеются позже. После нескольких интенсивных торможений с малыми перерывами диски могут нагреться докрасна, особенно тонкие, изношенные. Еще хуже, если при этом не работают задние тормоза: все усилия по остановке машины достанутся передним. Если оплавятся фрикционные накладки, хозяин-разгильдяй останется без тормозов! Или, при сильном износе одного диска, машина неожиданно уйдет в сторону исправного.

Худо и если детали почти не нагрелись. Думаете, так не бывает? Если сразу заблокировать колеса, детали тормозов нагреются слабо, почти все килокалории достанутся протектору – и он сгорит. К тому же при блокировании тормозные силы передаются на кузов не через оси колес, а на уровне пятен контакта с дорогой. Плечо инерции машины h , увеличенное на радиус колеса, создает сильнейший клевок, убивающий передние шины.



❖ Даже в простейшем барабанном тормозе силы трения дополнительно прижимают одну из колодок к барабану. Эффект усиления вполне ощутим, но ограничен прочностью барабана.

❖ Проверить износ диска несложно. Зачастую он настолько очевиден, что ремонт или замена неизбежны.



Итак, проблема дисковых тормозов – охлаждение. Закономерно появились вентилируемые диски. Когда температура хоть на сотню-другую градусов ниже, риск отказа меньше.

НАУКА... И ЖИЗНЬ

Отказ отказу рознь. От сильного нагрева диск может... искривиться! Причины неприятности достойны внимания хороших технологов. А мы ощутим результат по полной: при осевом биении диска в пределах хотя бы 0,2...0,3 мм плавающая скоба не поспевает за его колебаниями, подвеску и руль при торможении трясет, машину тянет в сторону. Куда делись рекламируемые «минимальные зазоры, точность и быстродействие» дискового тормоза! И что делать?

В сервисе запросто проточат диск. Но лучше повременить с этим несколько сотен километров – пусть его форма окончательно стабилизируется. Ведь после обработки толщина диска может оказаться меньше нормы. К тому же у многих случалось, что диск, будто вдоволь наигравшись, сам восстанавливал форму! Вот такие чудеса...

При естественном (нормальном) износе поверхности трения диска становятся вогнутыми, это подтверждают и стертые колодки. Чтобы новые работали не только краями, ускорим их приработку, опилив и скруглив кромки. Глядишь, и свистом надоедать перестанут (на рис. справа).

Однако диск, изношенный на глубину с миллиметр, в любом случае разумнее заменить новым.

ДАВАЙТЕ ЖИТЬ ДРУЖНО?

Спорить о плюсах и минусах дисков и барабанов – занятие довольно вздорное. Но некоторые байки просто не выдерживают критики. Кто не слышал о «меньшем выделении теплоты» барабанным тормозом! На деле если диск и барабан одну и ту же кинетическую энергию превращают в теплоту, то и количество калорий будет одинаковым. Но не температура деталей! Диск нагревается сильнее: металла в нем немного, энергоемкость не беспределельна, а теплопроводность чугуна меньше, чем алюминия. У барабанного же хорошая энергоемкость, большая площадь охлаждения, а материалы лучше отводят тепло: нагреть его трудней.

Зато с прочностью диска нет проблем, а барабан – штука нежная. Колодки прижимаются изнутри, и ту, на которую барабан как бы набегает, силы трения стремятся дополнительно расклинить (на рис. слева). «Самоусиление» тормоза – плюс, но ведь случались и поломки!

Переменный контакт колодок с барабаном, увеличенные зазоры, сниженное быстродействие – тоже минусы. Из-за них стабильность работы не всегда удовлетворительная. Неспроста на передней оси, где особенно важна симметрия тормозных сил (в том числе по времени срабатывания), стало нормой применение дисков.

Подобные сравнения можно продолжить, но нужно ли? Будь одна конструкция однозначно лучше, другая давно отпала бы. Пока же мирно сосуществуют, ведь главный тормоз – всегда в голове человека. При условии, что она на плечах. Вот и вся, извините, мораль!

Олег Мосов из города Чайковский (Пермский край) за доработку вентиляции «десятки» получает канистру масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants. **Владимир Житлухин** из Кировской области за советы по эксплуатации автомобиля – «Подарочный набор автомобилиста» компании «Обнинскоргсинтез». **Сергей Карабанов** из Владимира за устройство, показывающее неполадки в зажигании, – набор инструментов компании СОРОКИН.

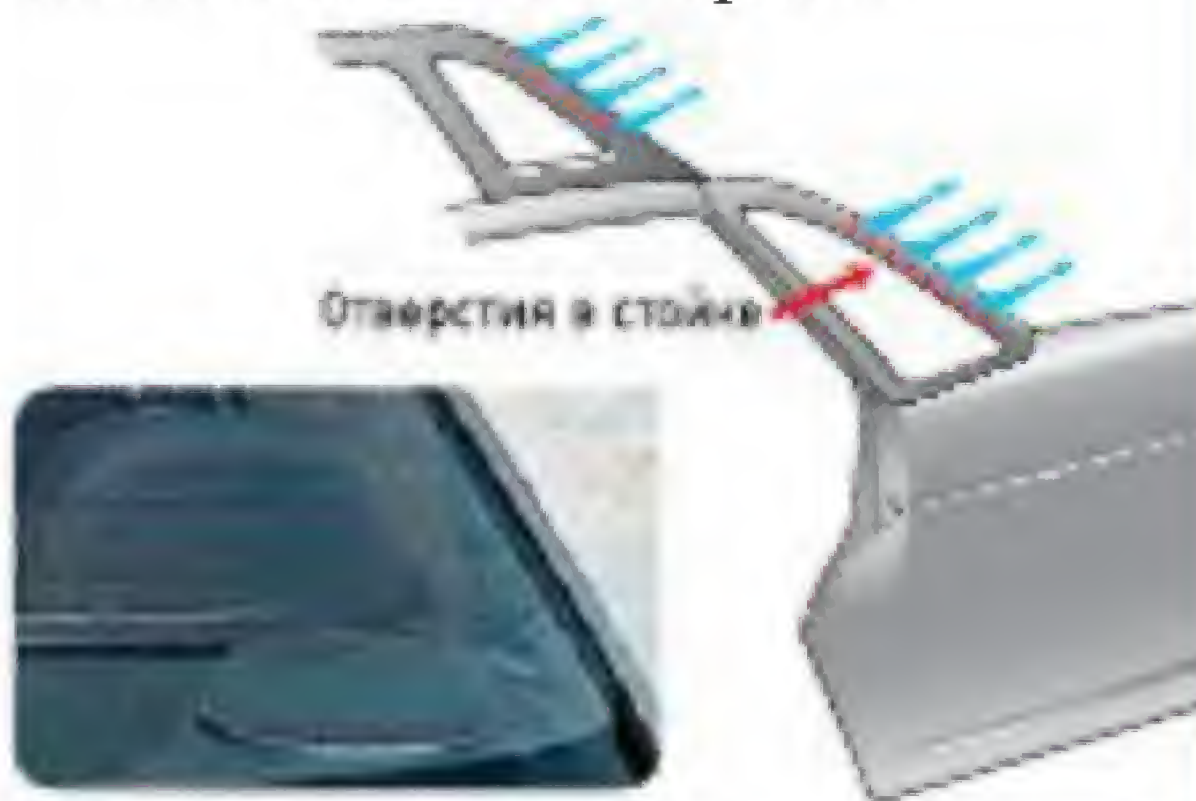


ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

О. МОСОВ

Один из минусов ВАЗ-2110 – неэффективная вентиляция салона. Можно ее улучшить по принципу вазовской «классики»: аннулировав отвод воздуха через решетки в нижних торцах дверей, организовать его в задних стойках крыши. Сняв внутренние и наружные пластиковые накладки, просверлил в стойках по восемь отверстий диаметром 7 мм (отверстия слишком большого диаметра ослабят стойки) и обработал консервантом «Мовиль». При установке наружных накладок оставил между ними и задним стеклом зазоры около 5 мм, через которые воздух отсасывается в зоны, разреженные боковыми вихрями, – см. фото. Для этого на крепежные шпильки поставил дистанционные

шайбы. Внутренние накладки переделки не требуют – необходимые зазоры под ними есть. Вентиляционные решетки в дверях заменил заглушками из оцинкованной стали со светоотражателями от ВАЗ-2108. Теперь воздух движется оптимальным путем, стекла не запотевают и не обмерзают.



И. ЧИХАЧЕВ,

Мамонтово, Московская область
Тем, кто самостоятельно ремонтирует подвеску с заменой рычагов и т. п., известно правило – затягивать гайки резино-металлических шарниров при таком положении рычагов, которое соответствует нормально нагруженному автомобилю на ровной площадке. При ремонте на канаве условие выполняется само собой. На подъемнике же рекомендуют пользоваться специальными регулируемыми стойками, подводимыми под рычаги. Мне их прекрасно заменяют обычные стальные бочки (емкостью 180 либо 200 л); дно каждой я промял, чтобы при опускании машины колеса сразу находили устойчивое положение.

В. ЖИТЛУХИН

Владельцы старых «нив» защищают коробку воздухоприемника отопителя, ставя на решетки капота всевозможные накладки. Последние довольно эффективны против снега или опавшей листвы, но от мелкого мусора и пыли радиатор печки не защищают. Я сделал для «Нивы» своеобразный салонный фильтр. Из поролона толщиной 30 мм вырезал пластину, подогнав размеры

так, чтобы она плотно садилась в верхнюю часть короба. Как показала практика, это простое решение вполне эффективно. Засоренный фильтр выколакиваю в воде и, отжав, ставлю обратно.

Если вы, покидая машину, чувствуете укол статического электричества, прикоснитесь к кузову ключом зажигания: искра ударит в него, а вы разряда не почувствуете.

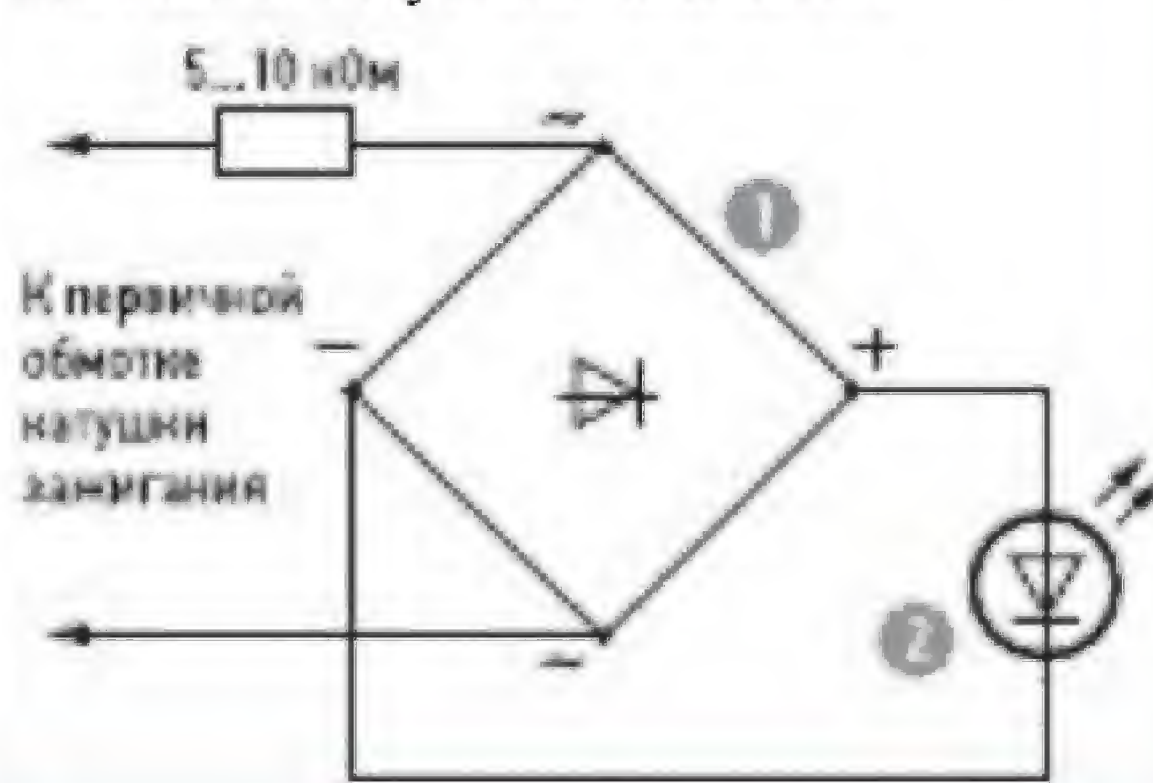
В. ШАБАШНИКОВ,

Тула
На современных автомобилях стал нормой центральный замок. Если вы хотите сэкономить, самостоятельно устанавливая охранную сигнализацию, нет смысла внедряться в мудреные электросхемы авто, особенно если успех не гарантирован! Вскрываем обшивку водительской двери – и к тяге замка подключаем свой, дополнительный электрозамок. В штатную схему (в том числе с CAN-шиной) никак не вмешиваемся. Новый замок можно запитать от батареи – как вам удобней. Получая команды, этот замок будет двигать тягу и управлять остальной системой.

С. КАРАБАНОВ

Старых машин с системой зажигания, управляемой коммутатором или трамблером, в России еще очень много. Если мотор вдруг умолк, а на панели стоит предлагаемое здесь устройство, состояние системы зажигания оно покажет сразу. Выпрямительный мост 1 рассчитан на напряжение 220 В. Выводы переменного напряжения «~» через сопротивление 5...10 кОм подключаются к первичной обмотке катушки зажигания, выводы «+» и «-» – к светодиоду 2 (с соблюдением полярности!). Каждую искру светодиод сопровождает вспышкой – при высоких оборотах они сливаются в непрерывный свет. Если светодиод стал хаотич-

но моргать – ненадежен сигнал с трамблера или коммутатора, неисправны прерыватель, датчик Холла, катушка или проводка. Совсем погас – сигнала вообще нет! Светодиод практически не снижает мощность искры, на работу двигателя ощутимо не влияет.



С. КРАСУЦКИЙ,

Новосибирск
Некоторые владельцы автомобилей «Рено-Логан» жалуются, что заливке омывающей жидкости в бачок мешает его крышка. Советую поднять ее стойку и повернуть вокруг вертикальной оси. Она займет устойчивое положение, совершенно вам не мешая.
От отдела эксплуатации ЗР.
Коллеги! Если на вашем авто это получится – повезло. На некоторых этот прием не работает – мы проверяли.

ТОЧКА НЕВОЗВРАТА

Сергей Смирнов из Москвы за ответ на задачу «Дистанция отрыва» (ЗР, 2012, № 1) получает навигатор MNS-520MP фирмы Mystery Electronics с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP компании Philips Semiconductors.



Мы предложили читателям оценить известную рекомендацию – следовать за впереди идущей машиной на дистанции, которая в метрах составляет половину скорости по спидометру. Например, при скорости 90 км/ч нужно держаться в 45 м. Знаток должен был решить, до какого предела можно уменьшить эту величину без риска ДТП. Дополнительно условились, что оба автомобиля одной модели, исправны, одинаково загружены.

В сущности, задача не сложнее школьной. Приятно, что, несмотря на реформу образования, законы физики большинству из нас не в диковинку. Некоторым интеллектуальным непоседам захотелось даже усложнить условия: они учитывали передний и задний свесы автомобилей, их деформации при ударе, наклон дорожного полотна и прочее. А зачем? Мы говорим о безопасной дистанции, а не о последствиях ее нарушения. На дорогах большинство людей определяют дистанцию на глаз, ориентируясь на здравый смысл.

Скорость машины в любую секунду t от начала торможения с замедлением a равна: $V_t = V_0 - a \cdot t$, где $V_0 = 25$ м/с. Путь торможения $S = V_0 \cdot t - (a \cdot t^2)/2$. Например, при $a = 6,25$ м/с² авто остановится за 4 с, а путь торможения составит 50 м. Если исходная дистанция между машинами $D = 45$ м, то положение первой машины на графике: $S_1 = 45 + 50 = 95$ (м).

А где остановится вторая? Ключевой вопрос – время реакции ее водителя на происходящее. Кое-кто удивил

ЗАДАЧА № 51

СТРОЙМАТЕРИАЛЫ

Остановив «Оку» у магазина, дед отошел за покупками, а четырехлетнего внука оставил в машине – пусть будущий автолюбитель поиграет с гаечками-шайбочками, коих у запасливого дедушки полный бардачок! Наконец, дед вернулся, они поехали. Едва разогнались, на дорогу вышла собака. Дед хотел посигналить – клаксон молчит. Но это полбеда, а вот отказавший вентилятор – беда: температура двигателя неумолимо лезет вверх! Остановился дед, нашел сгоревший предохранитель. Поставил новый – и тот сгорел! Включить вентилятор напрямую? Проводов нет. И тут осенило! На вопрос: «Ты в машине ничего не трогал?!» – внук виновато потупился...

Что же натворил этот «диверсант»?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июня 2012 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

нас, приняв это время равным 0,3 с, а один энтузиаст похвастался «личным достижением» – 0,1 с!

Большинство же конкурсантов трезво оценивают свои возможности: время от момента вспышки стопов лидера до начала торможения ведомого меньше секунды не берут.

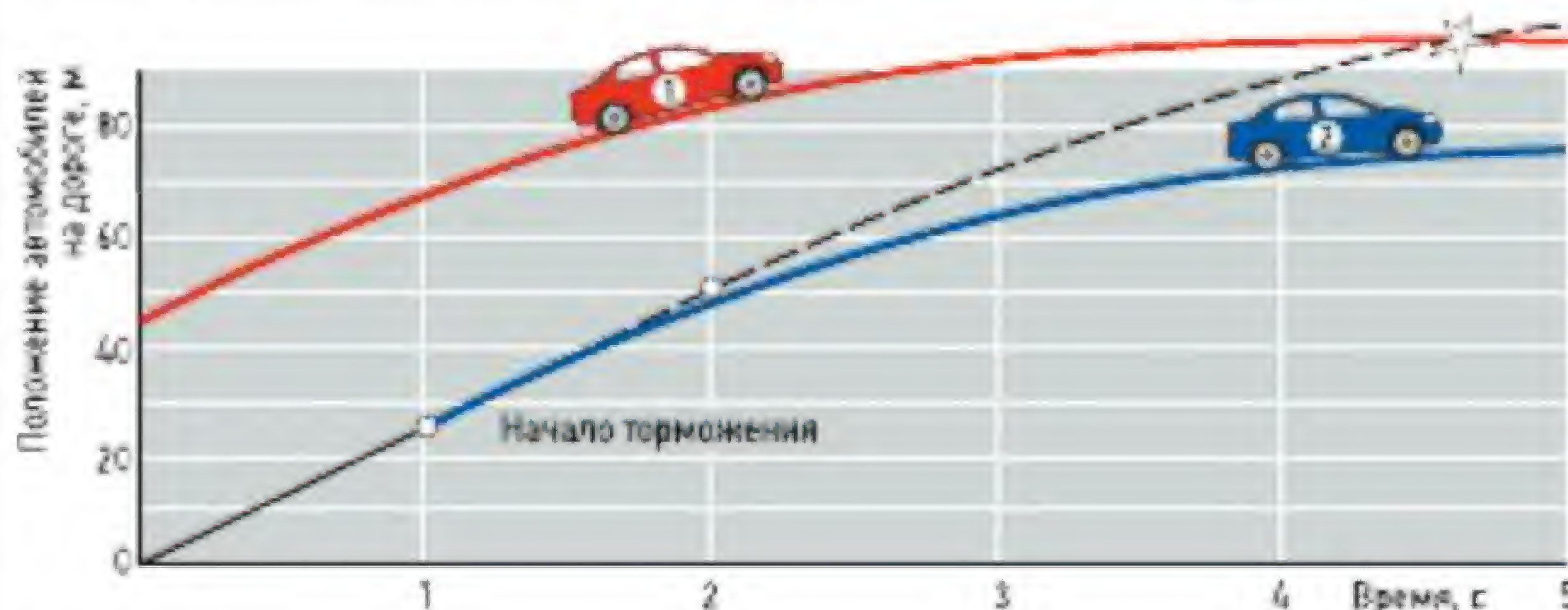
Вглянем на график: за эту секунду, когда скорость первой машины снизилась до 18,75 м/с, вторая до начала торможения пройдет 25 м. Далее разность скоростей до полной остановки первой машины будет сохраняться и составит 6,25 м/с. Вторая остановится при $S_2 = 75$ м, расстояние между ними уменьшится на 25 м. Формально это и есть предельная безопасная дистанция, когда вторая машина замрет бесконечно близко к первой, но еще не въедет в нее. Это условие необходимое, а достаточное – дистанция должна быть больше, чем путь, пройденный машиной за время реакции водителя.

Таков, коротко, итог работы с вашими письмами, включая ответ победителя. Кстати, он показал, что если у машин «разное замедление – например, у первой 8 м/с², а у второй 6 м/с²», то после остановки вторая будет ближе к первой еще на 13 м. Именно их и не хватит для безаварийной остановки. Что же, это весомая поправка.

В заключение представим наших героев на обледенелой дороге. Замедление всего 1 м/с². Многие считают, что здесь риск столкновения больше. Но если подсчитать, окажется, что при исходной дистанции в 45 м расстояние между остановившимися машинами снова составит 20 м! Просто тормозить придется «далеко и долго» – 312 м и 25 с. Но еще важнее другое: если второй водитель будет реагировать всего-то на секунду дольше, то столкновение неизбежно, а его последствия на асфальте гораздо страшней. Разность скоростей автомобилей, накопленная за 2 с на асфальте, – 12,5 м/с, а на льду – лишь 2 м/с.

Но повода для радости все равно нет: на льду автомобиль малоуправляем, а столкновение вдогон – пустяк по сравнению с вылетом на встречу. Многие мыслят трезво: «...даже по идеальной дороге незачем висеть на хвосте, а уж тем более гнать без особой нужды». Как с этим не согласиться! ЗР

Всем участникам конкурса спасибо! Сергея Смирнова поздравляем с победой.



CONCERT.RU

ЗАКАЗ, ДОСТАВКА БИЛЕТОВ

644 2222

КУПИ БИЛЕТ
В ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ
ПРОДАЖЕ ПО СУПЕРЦЕНЕ!

Зарулем



ШОУ

АВТО ЭКЗОТИКА

ТЕПЕРЬ В НОВОМ ФОРМАТЕ!

15 – 17 ИЮНЯ, ЯРОСЛАВЛЬ
АЭРОДРОМ ЛЕВЦОВО

29 ИЮНЯ – 8 ИЮЛЯ, МОСКВА
АЭРОДРОМ ТУШИНО



www.autoexotica.ru



БИЛЕТЫ: KASSIR.RU 730-730-0

ЗАКАЗ БИЛЕТОВ Parter.ru 2580000

93-777-37 Ticketland.ru

журнал
АВТОМОБИЛИ
www.automobili.ru

smotri

АВТО
панорама

АВТО
ПЛЮС

журнал
MOTO
SUPER CAR

FHM
car

журнал
XXL

WEEKEND.RU

MENU

IN OUT

bank.ru

ФОРСАЖ

ROLLING WHEELS





ВЕРНЫЕ НЕПРИЯТНОСТИ

«Хёндай-Верна» не стала бестселлером российского рынка, но под названием «Акцент» очень неплохо продавалась на Украине. Ее ремонтное, эксплуатационное, сервисное досье собрал **Игорь Козлов**.

Фото **Георгия Садкова**.

На большинстве рынков модель заменила «Акцент» второго поколения, до сих пор выпускаемый на ТагАЗе. Причем «Верной» она называлась только в России, в остальных странах это был «Акцент» третьего поколения.

Большинство узлов и агрегатов «Верны» позаимствовано у предыдущей модели (ЗР, 2011, № 8), но отличия все же есть: в частности, вместо ГУРа установлен электроусилитель. Он более всего и тревожит владельцев.

КРУГОМ ПЯТЬСОТ

Механизм с окончанием 500 в коде обозначения беспокоит даже на новой

машине. Он работает слишком шумно: то скрипит, то шуршит, то трещит, а то и вовсе поет соловьем. Однако до определенного момента справляется со своими обязанностями. Первые отказы ЭУРа отмечались при пробеге 50–60 тыс. км, когда руль внезапно вставал колом (чаще всего это происходило в жаркую погоду). Если скорость была невелика – считай, повезло.

Вернуть механизм в норму несложно: нужно выключить зажигание и немного передохнуть. Но отказ может повториться в любой момент!

Учитывая, что ошибка по EPS (эта аббревиатура означает ЭУР) в памяти сохранялась, дилеры меняли узел

по гарантии. Правда, не всегда расторопно, поскольку ЭУР на складе мало кто держит. Зачастую поставки приходилось ждать месяцами, причем на фоне запрета эксплуатации – запись об этом делается в акте диагностики. Ради благого дела не грех и потерпеть, но... взамен снятого механизма дилеры ставили точно такой же. По сути, меняли шило на мыло – с теми же капризными резистивными датчиками моментов.

Когда у большинства машин гарантия подошла к концу, возникла другая проблема: копеечный датчик отдельно не купишь (в запчастях не поставляется), так что менять недешевый агрегат в сборе предстояло за свой счет.



☛ Из оборудования салона напомнит о себе, пожалуй, только моторчик отопителя: к 60 тыс. км он иногда начинает визжать.



ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Hyundai Verna/Accent

ДЕБЮТ: предсерийный образец «Верны» впервые представлен в апреле 2005 года на автосалоне в Нью-Йорке. В марте 2006 года прошла европейская презентация в Женеве. В 2011 году модель снята с производства. Машины для российского и украинского рынков выпускались в Турции. Код модели МС.

КУЗОВА: седан, 3- или 5-дверный хэтчбек.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – Р4, 1,4 л, 97 л.с.; Р4, 1,6 л, 112 л.с.; турбодизель – Р4, 1,5 л, 110 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4.

ПРИВОД: передний.

РЕСТАЙЛИНГ: в 2010 году изменились крылья, капот, бамперы, оптика, накладки порогов. В СНГ такие машины не поставлялись.

КРЭШ-ТЕСТЫ: по методике NHTSA в 2006 за фронтальный удар модель получила четыре звезды, за боковой – три (из пяти возможных). По методике IIHS в 2007 году оценки «хорошо» и «удовлетворительно» соответственно.

КЛИН КЛИНОМ ВЫШИБАЮТ

Тогда владельцы забили тревогу, объединившись на форуме своего клуба. Оказалось, что у 38% пользователей одна и та же проблема. Это подтвердили и жители Украины – там насчитали целых 57% отказов. На Украине «Верна» (то есть «Акцент III») была более популярна. Даже продаваться начала раньше, чем у нас. Немалая часть машин использовалась в такси – с соответствующим пробегом.

Братья-славяне первыми начали борьбу за свои права, обратившись в представительство «Хёндай Мотор Украина». Дескать, признайте конструктивный дефект, влияющий на безопасность, и заменяйте бракованный узел бесплатно даже по окончании гарантии. Пусть не сразу, но справедливость восторжествовала: дилеров обязали менять механизм независимо от года выпуска и пробега при наличии ошибки в памяти контроллера. Причем устанавливали

уже модернизированные агрегаты: 56300-0N502 для бензиновой версии и 56300-0N702 для дизельной. Оба – с оптическим датчиком, которому сноса нет.

А что же в России? На обращение клуба в «Хёндай Мотор СНГ» пришла отписка (полный текст см. www.zr.ru/forum/topic/36665). Последовал запрос редакции ЗР – представительство и вовсе воды в рот набрало, хотя за истекшие три месяца можно было и разобраться. Выходит, чем ближе к Западу, тем более цивилизованно решаются проблемы автолюбителей.

Для справки: кроме вышеупомянутых агрегатов на «вернах» изредка попадались механизмы с окончанием 501 в коде, с электромагнитным датчиком. К основной проблеме они не причастны, однако к 40–60 тыс. км нередко начинают стучать на кочках из-за недостатка смазки в промежуточной муфте. Сама смазка YSBB091105QQK вместе с работой



на три порядка дешевле, чем электроусилитель, поэтому дилеры часто разводят клиента на замену ЭУРа: им так выгоднее. А вот на Украине смазку проводят без вопросов и даже восстанавливают рулевые механизмы, используя ремкомплект 56553-25000 (стоит около 300 рублей).

У ИСТОКОВ «СОЛЯРИСА»

Еще одна проблема – амортизаторы. Родные, фирмы «Мандо», не справляются с раскачкой кузова, даже будучи новыми. Особенно достается

🔴 VIN находится на поперечном лонжероне, под креслом переднего пассажира.

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика систем двигателя	750
Диагностика ходовой части/тормозов	1500/750
Замена масла и фильтра двигателя (со снятием защиты моторного отсека)	900
Замена свечей зажигания	600
Замена привода ГРМ с ремнями навесных агрегатов	7500
Промывка форсунок (вместе с жидкостью)	2170
Замена масла в КП	1500
Замена стоек и втулок стабилизатора передней подвески	3750
Замена тормозных колодок передних/задних дисковых или барабанных	1500/1500
Регулировка углов установки колес	1800
Нормочас	1500

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	13 200
Накладка бампера переднего/заднего	8940/9390
Блок-фара/фонарь	12 600/4590
Фильтры: масляный/воздушный/топливный/салонный	230/490/1920/1290
Свечи зажигания (комплект)	600
Электродвигатель отопителя	4760
Ремни привода навесных агрегатов	560 + 1010
Рулевой механизм 56500-1E500 в сборе с ЭУРом	68 680
Амортизаторы передние/задние (оригинал)	4430/3490
Шаровая опора	1740
Сцепление (комплект)	8250
Тормозные диски передние	8610

задним пассажирам. На волнах покрытия машина виляет задком, то и дело норовя сползти с траектории. Возможно, стань «Верна» более распространенной в России, на эту особенность обратили бы внимание раньше. Но, пока не появился сверхпопулярный «Солярис» с почти такой же задней подвеской (с полузависимой Н-образной балкой, похожей развесовкой и похожими амортизаторами, только установленными под иным углом), СМИ и владельцы молчали. Последние просто искали наиболее

🔴 Спинка заднего сиденья раскладывается по частям, но в узкую щель, ограниченную массивным поперечным усилителем багажника, мало что пролезет.



Нет ничего проще, чем купить автомобиль!

Новый интернет-ресурс с уникальными возможностями поиска автомобиля. Включает описание **более 400 модификаций легковых автомобилей**, представленных на российском рынке, а также **актуальную базу объявлений о продаже авто**:

kupiauto.ru

Поисковая система сервиса:

- ★ Поможет выбрать автомобиль исходя из ваших потребностей – они разбиты на группы нашими специалистами во вкладке «Популярные варианты».
- ★ Учитывает эксплуатационные расходы и падение стоимости каждой модификации, которые отражены в уникальном показателе КАР-индекс.



Кар-индекс

8,8 руб./км

- ★ Автоматически подбирает статьи и новости от автосалонов по выбранному авто.

1

заходим на сайт www.kupiauto.ru

шаг



2

выбираем автомобиль по заданным параметрам

шаг



3

изучаем понравившуюся модель

шаг



4

сравниваем с конкурентами

шаг

Марка и модель	Модификация	Кузов	Привод	Цена
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000
Hyundai Getz	1.6 16V 200	Хэтчбек	Передний	1 140 000

5

ищем самые выгодные предложения рынка по выбранному авто

шаг



КУПИ авто

ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ



❗ **Передняя подвеска:** шаровые опоры служат 60 тыс. км (заменяются отдельно от рычага), тормозные колодки примерно столько же, дисков хватает на 120 тыс. км. Амортизаторы – слабое звено. Порой к 100 тыс. км разваливается ступичный подшипник.

❗ **Задняя подвеска,** не считая амортизаторов, надежна. Тормоза в варианте без антиблокировочной системы барабанные, с ней – дисковые. Ресурс колодок – 90–100 тыс. и 60–70 тыс. км соответственно.



приемлемые варианты замены. Пробовали «Каябу», «Сакс», «Монро» – всё не то. Остановились на «Кони»: «8240-1115 Спорт» задние в сборе и «8610-1410 Спорт» передние. Дилеры, увы, и в этом вопросе оказались не при деле – меняли по гарантии только явно неисправные амортизаторы с подтеками.

Кроме всего прочего с родными амортизаторами почти вдвое меньше ресурс стоек и втулок стабилизатора: если с «Кони» они выхаживают под 90 тыс., то с «Мандо» едва 50 тыс. км.

АГРЕГАТНОЕ СОСТОЯНИЕ

На российский рынок «верны» поставляли с одним двигателем – G4EE серии «Альфа». Агрегат хорошо знаком по «Гетцу» и прослыл надежным. Но порой при холодном пуске могут гулять обороты холостого хода, намекая

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

Версия	1,4 л, МКП	1,4 л, АКП
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	392 000	409 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	71 380	72 100
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Гофр выпуска	8050	
Свечи зажигания (внеплановая замена)	1200	
ЭУР (отдельно от рейки)	60 780	
Амортизаторы передние и задние	10 320	
Стойки и втулки стабилизатора	6300	
Шаровые опоры	4880	
Сцепление	15 760	–
Тормозные диски и колодки передние	15 030	
Тормозные колодки передние	4920	
Тормозные колодки задние (в варианте с АКП дисковые)	4820	3930
ИТОГО	595 440	596 150
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	300 000	320 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	295 440	276 150
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	8,0	9,5
Расходы на топливо (А92; 28 руб./л)	168 000	199 500
Стоимость 1 км пробега (ЗР, 2011, № 1, 12)	6,18	6,34
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Электродвигатель отопителя	6560	
Подшипник передней ступицы	3550	
Амортизаторы «Кони» передние/задние	10 060/7920	
Ремонт рулевой рейки (устранение стука, не у дилера)	3000	
Ремни навесных агрегатов (внеплановая замена)	2180	

*Цены на март 2012 года, ремонт, запчасти и ТО у дилера.

**Без учета страховых, шин, инфляции и ДТП.

на некачественное топливо. Проблему решают сменой пункта заправки или более радикально – заменой прошивки блока управления с базового идентификатора TFE6I41 на доработанный под российские реалии TFE6I42.

К механической коробке передач нареканий нет, чего не скажешь о сцеплении: то педаль начинает скрипеть, то выжимной подшипник загудит. Бывало, к 50 тыс. км шум становился невыносимым, вынуждая менять узел целиком. Однако случаев таких немного, все-таки до 100 тыс. км сцепление служит. Имейте в виду, что в запчасти поставляют восстановленные корзины, но заявленный ресурс они выхаживают без проблем.

В автомате регулярно меняем масло и миримся со слегка задумчивой работой агрегата. Других неприятностей не обнаружено.



❗ Единственный мотор, предлагаемый на российском рынке, – G4EE. Привод ГРМ меняем через каждые 60 тыс. км, весьма желательно – вместе с ремнями навесных агрегатов. Бывает, при пробеге под 100 тыс. км прогорает гофр выпускной системы. Неоригинал размером 45×205 мм легко отыскать за 500 рублей, еще столько же отдадите сварщику.

❗ Тот самый злополучный ЭУР с окончанием 500 в коде. На этой машине, пробежавшей 60 тыс. км, он отказывал уже дважды.



Кузов стойко переносит химре-агенты, ржавчины на нем практически не увидишь. Порой облезает краска с боковых молдингов и с заглушки в бампере под рым-болт, но это редкость. Бывало, дилеры в ходе предпродажной регулировки зазоров между капотом и крыльями повреждали краску на болтах петель. Поди потом докажи, что автомобиль не был в аварии! Да и дополнительная сигнализация, установленная теми же дилерами, нередко сбоит.

Несмотря на то что на базе «Верны» построен ее брат-близнец «Киа-Рио», у последнего таких проблем нет. Зато есть другие, о которых мы вскоре расскажем.

Благодарим интернет-клубы www.clubverna.ru (Россия) и www.hyundai.com.ua (Украина) за содействие в подготовке материала.

бизнес-издание

рейс

издательство
За рулем

журнал
для специалистов,
руководителей
и владельцев
автотранспортных
предприятий



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

журналы
«За рулем»
«Рейс»
+
в одном
комплекте

Подписка

Каталог ОАО «Агентство
«Роспечать»
индекс 81154;
Каталог «Почта России»
индекс 12759

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

- 1 Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом, квартиру).
- 2 Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество.
- 3 В графе «Дата» укажите дату оплаты.
- 4 Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»:
на 3 месяца – 300 руб.
на 6 месяцев – 600 руб.
на 12 месяцев – 1200 руб.
- 5 Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также вы можете
сделать заказ по телефону:
(495) 545-0618
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу:
<http://hor.zr.ru>
по электронной почте:
kormilceva@tdzr.ru

Внимание!

Квитанция заполняется только физическими лицами.
Доставка осуществляется только по России.

Важно!

После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции.

Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции.

ИЗВЕЩЕНИЕ

ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590

Форма № ПД-4

получатель платежа
р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
(наименование банка,
к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
другие банковские реквизиты)

Ф.И.О.

адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		

Кассир

Плательщик

Квитанция

ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590

получатель платежа
р/сч №40702810438290108462 в Стромынском
отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва
(наименование банка,
к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225
другие банковские реквизиты)

Ф.И.О.

адрес плательщика

Вид платежа	Дата	Сумма
Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		

Кассир

Плательщик

СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

ДОМКРАТЫ

ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

Hobbyline® Jack
2 ... 3 т
от 999 р.

Frogline® Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocodile® Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 1 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 8 999 р.

Реечные
HighJack
3 т
от 1 999 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ И БАШМАКИ

Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЕМНИКИ

Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Механические
0,25 т
от 3 499 р.

Гидравлический
0,7 т
5 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,45 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЕМНИКИ

1,5 ... 4 т
от 34 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 499 999 р.

Зона подготовки 299 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ
ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

4 ... 150 т
от 8 999 р.

10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Стеллажи
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные
стенды

10 ... 47"
от 32 999 р.

Шиномонтажные
стенды

10 ... 26"
от 32 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для
правки дисков
10 ... 24"
от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны
для проверки
камер и шин
от 4 499 р.

Генераторы
азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

Автомобильные 12 В
150 ... 400 Вт
от 999 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Установки для заправки
кондиционеров
от 69 999 р.

Установки
для очистки
форсунок
от 29 999 р.

Стенды для
сход-развала
от 249 999 р.

Установка для
регуляции
света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для
опрессовки
систем
охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА

Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные
установки
от 22 999 р.

Смазкообогатители
от 999 р.

Поддоны для масла

5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 799 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Пескоструйные
аппараты,
камеры
от 2 499 р.

Ультразвуковые
ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверы
к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели
двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

Кантователи
двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.

Станд для КПП
8 999 р.

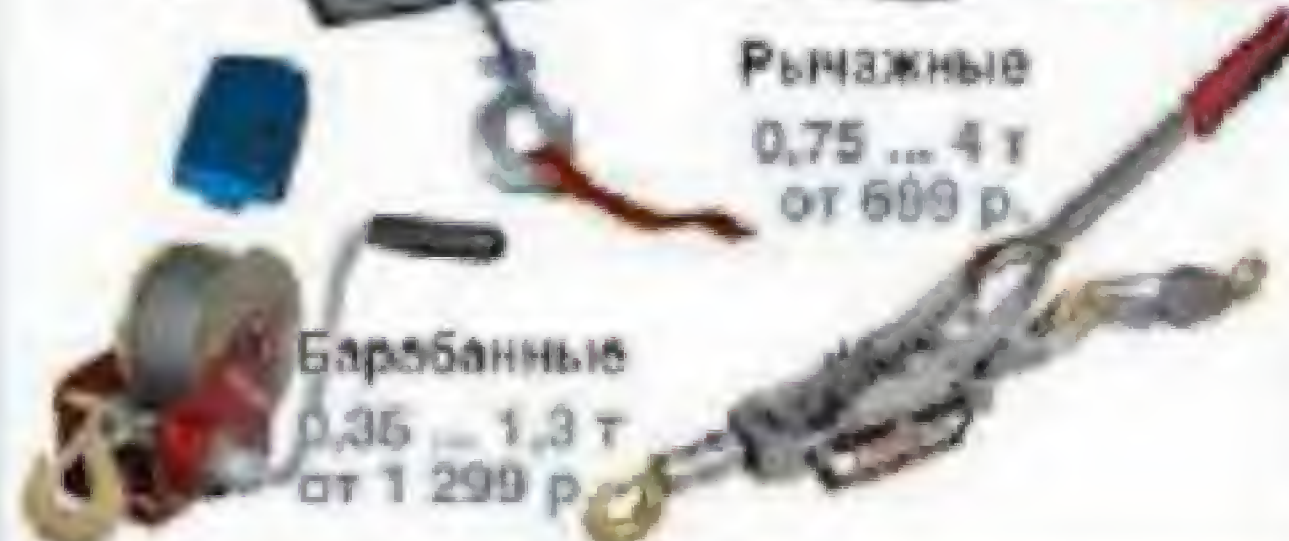
ЛЕБЕДКИ

Автомобильные
0,9 ... 7 т.
от 3 999 р.



Рычажные
0,75 ... 4 т.
от 699 р.

Барabanные
0,35 ... 1,3 т.
от 1 299 р.



СЭНД-ТРАКИ и ТРАПЫ



от 3 999 р.

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т.
от 2 999 р.

Рычажные

0,25 ... 9 т.
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т.
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки
автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

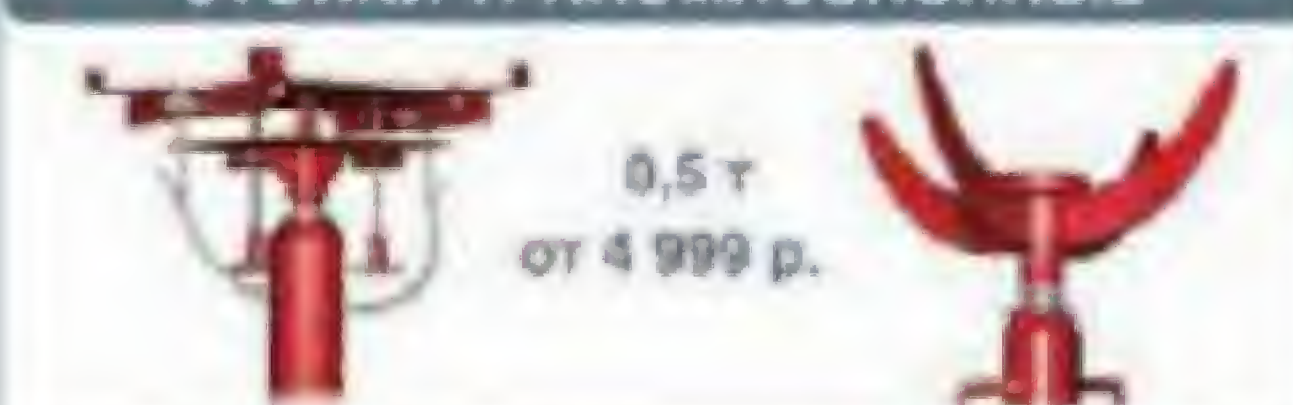
Для перевозки колес
от 4 999 р.

СКРУЧИВАТЕЛИ ПРУЖИН



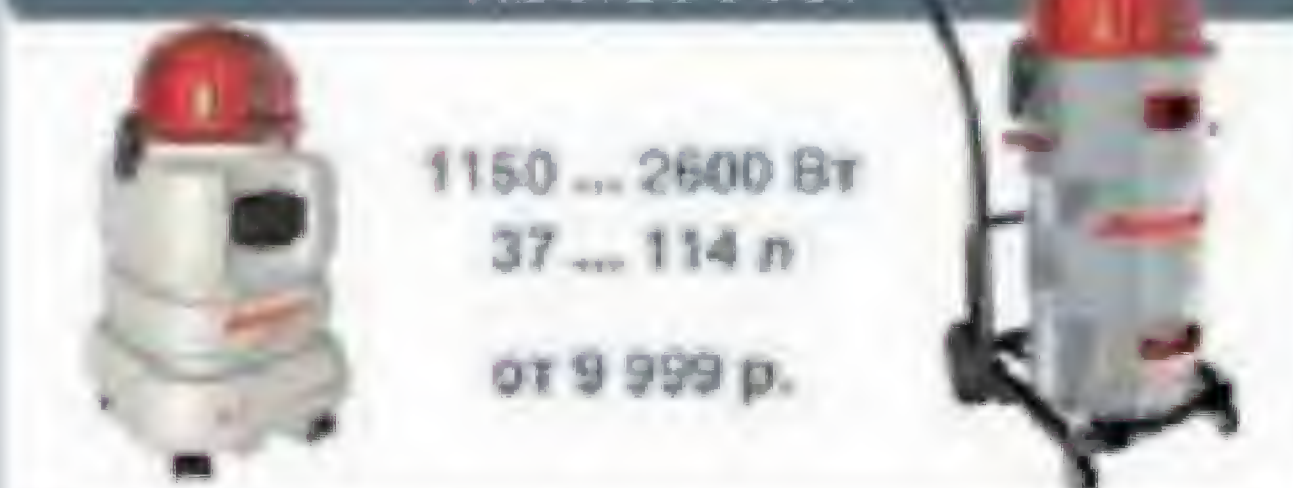
1 ... 2 т.
от 6 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



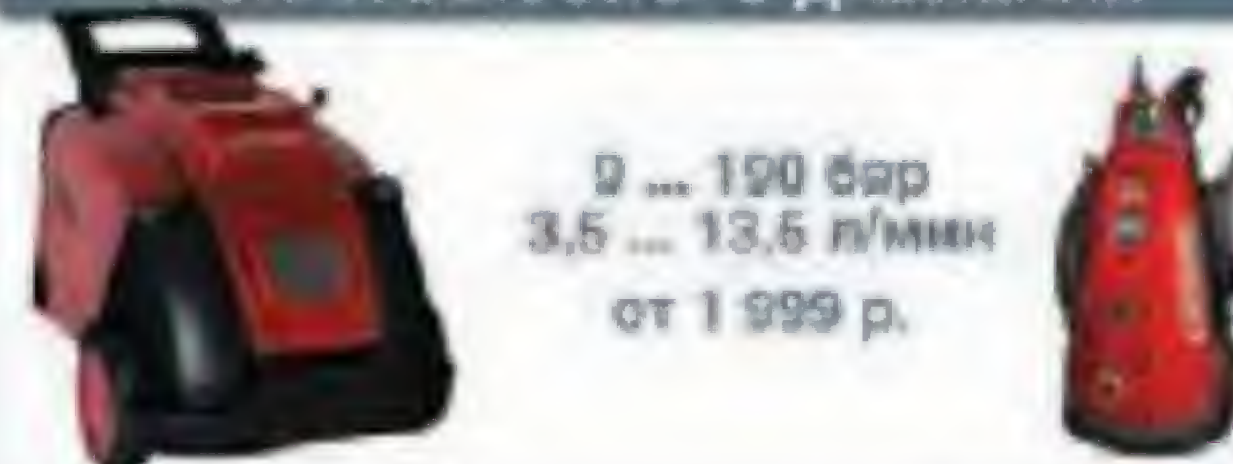
0,5 т.
от 4 999 р.

ПЫЛЕСОСЫ



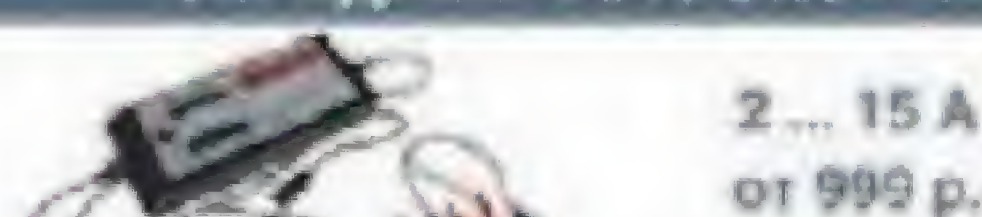
1150 ... 2600 Вт
37 ... 114 л
от 9 999 р.

МОЙКИ ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ



9 ... 190 бар
3,5 ... 13,5 л/мин
от 1 999 р.

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



2 ... 15 А
от 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 5 999 р.

Инверторы
от 6 499 р.

MMA сварка
от 2 999 р.

Точечной
сварки
от 39 999 р.

ГЕНЕРАТОРЫ, МОТОПОМПЫ



Дизельные от 39 999 р.

1 ... 7 кВт

Бензиновые
от 7 999 р.

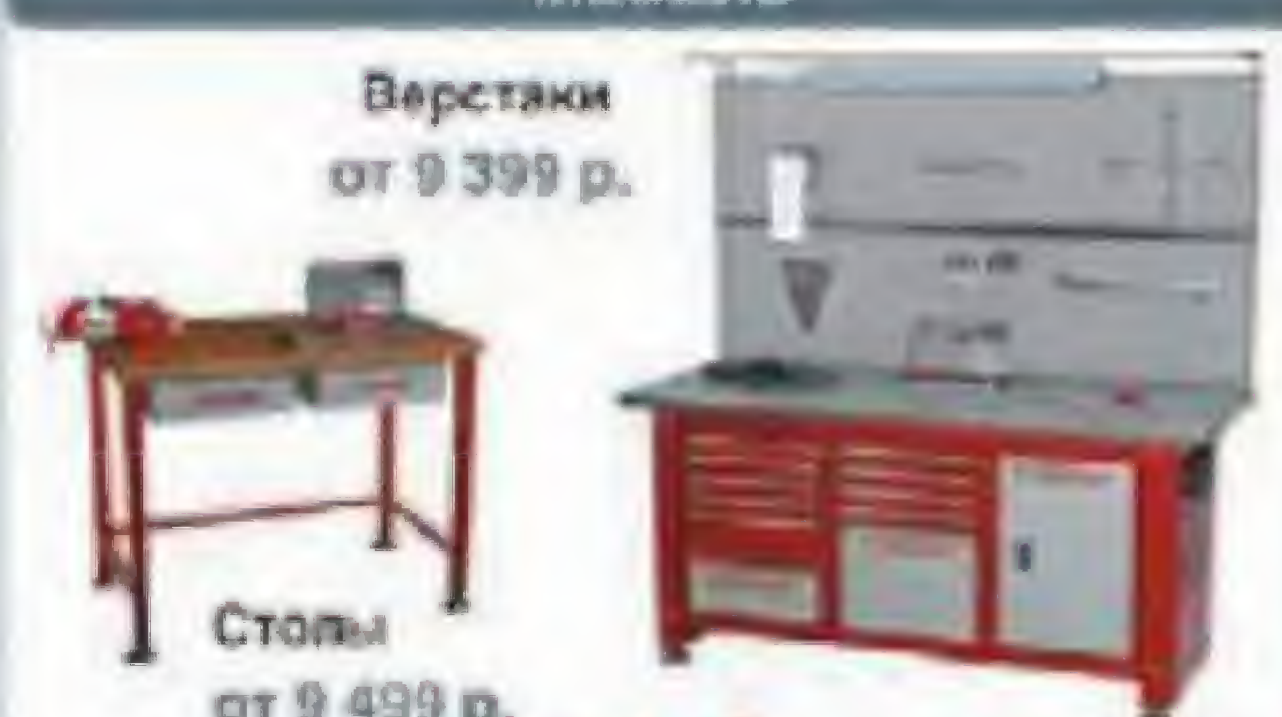
ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ



от 1 299 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 399 р.

Столы
от 9 499 р.



Стеллажи



Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ



Сварильные
6 ... 16 скоростей
от 3 499 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 999 р.

Тиски слесарные
от 799 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Гайковёрты
от 2 499 р.

Дрели
от 1 499 р.

Углошлифовальные
машинки
от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ



www.sorokin.ru



ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- | | | |
|----------------|----------------------------|-------------------|
| • Екатеринбург | • Мурманск | • Самара |
| • Ижевск | • Нижний Новгород | • Санкт-Петербург |
| • Иркутск | • Новосибирск | • Тюмень |
| • Казань | • Омск | • Ульяновск |
| • Кемерово | • Оренбург | • Уфа |
| • Краснодар | • Петропавловск-Камчатский | • Хабаровск |
| • Красноярск | • Ростов-на-Дону | • Челябинск |
| • Минск | | |

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕШЕХОД

В этом году российская ГИБДД особенно озаботилась горестной судьбой наших пешеходов (есть отчего!). И опубликовала на своем сайте целый ряд предложений, как повысить безопасность «безлошадных» сограждан на дорогах. Их систематизировал и изучал Игорь Моржаретто.



Журнал на эту проблему обратил внимание давно, сделав ее, в частности, главной темой февральского номера ЗР за этот год. Там же были предложены изменения в обустройстве пешеходных переходов. А весной в ГУОБДД МВД РФ подвели итоги аварийности в 2011 году – и ужаснулись (ЗР, 2012, № 4). Особенно неутешительной оказалась статистика ДТП с участием пешеходов. Общее число таких аварий сократилось по сравнению с 2010 годом на 3,7% (до 65 959 случаев), но список погибших пешеходов, к сожалению, вырос и составил 8766 фамилий. Начиная

с прошлого года ГАИ и общественные организации проводят проверку состояния пешеходных переходов. Увы, в ходе этой акции на каждом третьем переходе обнаружены нарушения. На самом деле, думаю, ситуация еще хуже, в этом может убедиться любой житель России, стоит ему выйти на улицу родного города или поселка...

Мы уже выдвигали свои предложения по обустройству переходов; очень здорово, что нашу инициативу поддержали в ГУОБДД МВД РФ – с недавних пор дорожные полицейские открыли на своем сайте общественную дискуссию «Право пешехода». В рамках этой дискуссии они сами обнародовали ряд

предложений по организации переходов, которые мы попытались систематизировать.

Требования, которые уже прописаны в правилах и ГОСТах, но применяются недостаточно широко (чаще всего говорят, что денег не хватает).

Искусственные неровности, то есть «лежачие полицейские» (фото 1, от 22 тыс. руб. за штуку). Должны устанавливаться перед детскими учебно-воспитательными учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, магазинами и другими объектами массовой концентрации



пешеходов; перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее; перед началом участков, где часто случаются ДТП.

Островки безопасности. Должны быть на всех наземных пешеходных переходах на дорогах с шириной проезжей части 15 м и более.

Принудительные средства снижения скорости (фото 4, от 50 тыс. руб.) в форме возвышенной над проезжей частью поверхности пешеходного перехода на всю его ширину.

Пешеходные ограждения перильного типа или сетка (фото 2, от 600 руб. за 1 м ограждения) должны стоять на разделительных полосах напротив остановок общественного транспорта с подземными или наземными пешеходными переходами; на участках с высокой интенсивностью движения пешеходов.

Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению («гребенка») – устанавливаются перед пешеходными переходами со стороны тротуара.

В виде эксперимента в ряде регионов РФ уже применяются, и успешно.

Дорожная разметка 1.14.1 (фото 3, от 60 руб. за 1 л термостойкой краски) – зебра – в сочетании полос желтого (красного) и белого цветов.

Светофоры со встроенным табло обратного отсчета времени.

Световая индикация с катафотами или подсветкой (фото в заголовке, от 7 тыс. руб. за знак со светодиодной подсветкой) по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями знаков.

Экспериментальная система информирования водителей о приближении к пешеходному переходу (датчики движения, включающие систему освещения).

Дорожные светофоры типа Т.7 с одиночной желтой секцией (фото 5,

Мы согласны с этими предложениями, но хотели бы внести свою лепту.

ИНИЦИАТИВЫ ЗР

Ввести в КоАП и УК общепринятые понятия – «неаккуратное вождение» (наказывается предупреждением или штрафом) и «опасное вождение». Второе во всем мире признается (независимо от тяжести последствий!) уголовным преступлением против общества; наказание за проезд по жилому району, где гуляют дети, со скоростью 150 км/ч должно караться лишением прав (надолго) и/или (возможно!) уголовным наказанием.

Ввести обязательное обучение пешеходов во всех учебных заведениях. Им дали право приоритета на улице, но не объяснили обязанности. Мало кто из пешеходов представляет, сколько времени и места понадобится автомобилю, чтобы резко затормозить, – и это тоже придется объяснять со школы.

Не устраивать нерегулируемых переходов на дорогах, имеющих более двух полос движения в каждую сторону.

от 25 тыс. руб.) на нерегулируемых пешеходных переходах, с источником автономного питания.

Дополнительные дорожные знаки «Пешеходный переход» (от 1 тыс. руб. за обычный знак) над проезжей частью дороги.

Ультрафиолетовая подсветка пешеходных переходов (на автономных источниках питания).

Автономное освещение (на солнечных батареях) пешеходных переходов.

Включить в ГОСТ положения:

- об обязательном оборудовании всех пешеходных переходов на перекрестках (в том числе регулируемых) дорожными знаками 5.19.1 (2);
- об обязательном устройстве надземных (подземных) пешеходных переходов на дорогах с тремя и более полосами движения в одном направлении.

На правах рекламы

TEXTAR

**Чистые колесные диски,
улучшенный комфорт,
повышенная
результативность и
качество торможения –
это и есть магическая
комбинация от Textar.**

epad

Тормозная накладка epad от компании Textar – это новое поколение фрикционных материалов для более чистого, бесшумного и комфортного торможения. Потрясающие результаты и никакого волшебства! Только новейшая фрикционная технология и уникальный состав фрикционной смеси, благодаря которой диски автомобиля сохраняют блеск и чистоту так долго, что в это трудно поверить. Автомобили, оснащенные тормозными накладками epad от Textar, тормозят практически бесшумно.

Epad от Textar обеспечивает высочайшее качество и результативность торможения, которые Вы ожидаете от мирового лидера в производстве тормозных накладок.



www.textar.com

Textar – зарегистрированная торговая марка TMD Friction.



НИЧЬЯ ЗАБОТА

В последние месяцы мы узнаём о законодательных и нормативных инициативах в области организации и безопасности дорожного движения чуть ли не ежедневно. Только эффекта от них будет немного, если не произойдет самого главного – не появится один-единственный ответственный за эти темы орган, уверен

Игорь Моржаретто.



ПРИДАТЬ СИЛУ ЗАКОНА

Сразу две организации в начале этого года предложили сделать Правила дорожного движения законом, а не документом, который утверждает правительство. Депутат Госдумы, первый заместитель главы комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Вячеслав Лысаков считает, что сейчас ПДД – это подзаконный акт, то есть не более чем инструкция для водителей и пешеходов. А вот в качестве федерального закона они заработают гораздо лучше!

Собственно, не он первый это придумал: российские законодатели уже выдвигали схожие идеи. Например, еще в 2006 году фракция «Единая Россия» поручила сенатору Владимиру Федорову (бывший глава ГАИ России) подготовить сводный закон, в который предполагалось включить ПДД и еще ряд актов, регулирующих дорожное движение. Но дальше общей концепции дело тогда не пошло.

А сейчас и Министерство транспорта разработало проект закона «Об организации дорожного движения». Свою заинтересованность

министерство объясняет тем, что транспортные проблемы городов приводят к серьезным экономическим потерям, которые достигают 7–9% ВВП в год.

В настоящее время просто не существует свода правил, которые четко распределяли бы обязанности по организации движения между ведомствами и органами власти разных уровней. Основная нагрузка лежит на ГИБДД, однако та явно не справляется. Собственно, в этом корень зла многих дорожных проблем.

НА КОМИССИОННЫХ НАЧАЛАХ

Мы думаем, не стоит изобретать велосипед заново. Давайте посмотрим на мировую практику! Венская конвенция по безопасности дорожного движения, к которой присоединилась и Россия, предлагает, чтобы этими вопросами занимался некий государственный орган в тесном сотрудничестве с общественными организациями. В Европе в роли первого чаще всего выступает министерство транспорта той или иной страны (а в Испании, например, министерство по развитию). Для координации усилий государства

и общественности служит специальная комиссия.

Самое интересное, что у нас в стране тоже существует правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения, ее работой руководит вице-премьер Игорь Шувалов. Входят в комиссию представители семи министерств и ведомств, которым не чужды упомянутые проблемы. Вроде все замечательно, только орган этот собирается крайне нерегулярно (в среднем два раза в год) и, хотя принимает какие-то решения, все они не являются постановлениями правительства. То есть не имеют реальной силы. Кроме того, уважаемый г-н Шувалов кроме комиссии по БД возглавляет еще несколько – например, по миграционной политике, развитию малого и среднего бизнеса, экономическому развитию и интеграции, телерадиовещанию и т. д. Понятно, что у чиновника такого ранга нет даже возможности вникнуть в суть проблем. Вот и получается классическая ситуация семи нянек, у которых, дитя... Сами знаете.

Еще один очень важный момент: правительственная комиссия, несмотря на высокий статус, не имеет средств

(да и права ими распоряжаться) для реализации своих решений. Хотя у каждой из организаций-участниц комиссии есть бюджет, в котором, кстати, предусмотрены затраты именно на организацию и безопасность движения. Есть еще и Федеральная целевая программа по БД, на которую, между прочим, за пять лет было выделено свыше 50 млрд. рублей, но эти деньги почему-то перечислялись через МВД, судьба их во многом неизвестна (ЗР, 2012, № 3).

Вот так у нас все замечательно устроено, поэтому «крайним» ведомством, которое занимается организацией дорожного движения и следит за безопасностью на дорогах, стала ГИБДД. Хотя формально в ее обязанности вписана лишь последняя функция, и то лишь как контрольная. При этом ГИБДД не распоряжается выделенными для этой цели деньгами – для этого назначены совсем другие люди из МВД.

Между прочим, в законе «О полиции» четко прописано, что «основным критерием оценки деятельности правоохранительных органов является мнение населения», а совсем не процент раскрытия преступлений или количество составленных протоколов. Но как раз мнением населения никто не интересуется. И в правительственной комиссии Шувалова, понятное дело, никаких представителей общественности нет и не предвидится. Да и звать-то по большому счету некого – организации автомобилистов у нас малочисленные и слабосильные, с экспертами по организации дорожного движения и безопасности проблема...

В их роли все чаще приходится выступать нам, журналистам. И в наших силах через средства массовой информации рассказать о проблеме и показать примеры ее решения. Увы, госорганы наше мнение не интересуют. Одно время меня и нескольких коллег приглашали поучаствовать в разработке законопроектов в ряде комитетов Госдумы, но потом звать перестали – видимо, мы оказались не слишком удобными «соавторами»...

ОДИН ЗАКОН, ОДИН ИСПОЛНИТЕЛЬ

Итак, в Минтрансе считают, что повысить безопасность можно, только приняв специальный закон. Правда, не очень понятно, кому отвечать за его выполнение; в самом министерстве считают, что это не совсем их функция (во всяком случае, при нынешней структуре).

– То, что тема организации дорожного движения достигла уровня федерального закона, – очень позитивный

А КАК В ЕВРОПЕ?

В Европейском союзе за безопасность на дорогах отвечает специальный орган – Европейская комиссия по транспорту и движению; ныне ее возглавляет эстонец Сиим Каллас. Она вырабатывает документы, предписывающие местным органам, а также автомобильным и шинным производителям вводить те или иные программы транспортной безопасности. Затем нормы утверждаются Европарламентом. Комиссия разрабатывает краткосрочные и долгосрочные планы. Главные цели – переход к объединенной панъевропейской транспортной системе, действующей по единому законодательству, а также сокращение смертности на европейских дорогах на 50% к 2020 году. Любой житель Евросоюза (и не только!) может обратиться в комиссию и к ее руководству через сайт с жалобой, рекомендацией или информацией о состоянии в сфере транспортной безопасности. Считается, что благодаря работе комиссии число жертв на европейских дорогах за 2001–2010 годы сократилось в среднем на 43% (от 3% в Румынии до 58–61% в прибалтийских странах).

Помимо Еврокомиссии безопасностью на дорогах занимаются две специализи-

рованные негосударственные организации. Это образованная в 2002 году немецким автомобильным клубом ADAC, британской автомобильной ассоциацией AA и голландским клубом автотуристов ANWB организация – Европейская программа по оценке дорог (EuroRAP). Она проводит независимую оценку состояния и инфраструктуры дорог, выявляет опасные участки и предлагает меры по их переустройству. В 27 странах Евросоюза EuroRAP сотрудничает с 65 партнерскими организациями – госорганами (как правило, министерствами транспорта), различными объединениями и фондами.

С 1997 года работает и Европейская программа по оценке новых автомобилей (EuroNCAP), основанная лабораторией транспортных исследований британского департамента транспорта при поддержке правительств Франции, Германии, Швеции, Нидерландов. Ее задача – определение уровня пассивной безопасности автомобилей, сертифицированных для продажи на территории Евросоюза.

На национальном уровне проблемами организации движения и безопасности на дорогах занимаются, как правило, министерства транспорта.

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ – В РУКАХ СЕМИ НЯНЕК.

факт, – считает научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин. – Хотя, по-моему, существующих законов в принципе достаточно, просто они «не дружат» между собой.

– Я уверен, что в стране обязательно должен быть единый государственный орган, занимающийся вопросами дорожного движения и безопасности, причем желательно в ранге министерства! – не сомневается Виктор Похмелкин, лидер Движения автомобилистов России. – Возможно, эти задачи могло бы взять на себя новое Министерство автомобильного транспорта и организации движения, – нынешний Минтранс взвалил на себя слишком много обязанностей и функций в совершенно разных отраслях. Кстати, в новое министерство могла бы войти и служба дорожной полиции. И не надо бояться симбиоза гражданского ведомства и военного. В нынешнем министерстве юстиции РФ тоже имеется военная структура – Федеральная служба исполнения наказаний. И они нормально уживаются...

Как видите, общественность давно за. Даже резолюция конференции руководителей автошкол и та призывает «создать в стране экспертный совет при Президенте России, представляющий

собой группу экспертов по безопасности дорожного движения, включающую ученых и специалистов-практиков в этой области».

Но пока у нас официально упомянутые вопросы решают семь чиновников под руководством восьмого – вице-премьера, причем никто из них за это ответственности не несет. Так стоит ли ужасаться тому, что растут цифры смертности на дорогах?

ДОВЕРЯЕТЕ ЛИ ВЫ СОТРУДНИКАМ ГИБДД?



(опрос на сайте www.zr.ru, март 2012 года)



**На вопросы читателей отвечает
начальник Главного управления
по обеспечению безопасности
дорожного движения МВД России
генерал-майор полиции
Виктор Нилов.**

1 Прочитал в Интернете, что при техосмотре больше не требуется предъявлять аптечку. Так ли?

Сергей Ильченко, Кострома

Да, не нужно. Первого января 2012 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2011 года № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств», которым утверждены Правила проведения технического осмотра транспортных средств (ТС). В частности, содержится перечень требований, предъявляемых к ТС. В новом перечне отсутствует упоминание о медицинской аптечке, из чего следует, что при проведении технического осмотра ее наличие контролироваться не будет.

Вместе с тем, согласно Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090), эксплуатировать автобус, легковой или грузовой автомобиль, а также колесный трактор без медицинской аптечки запрещено. Контроль за выполнением данного требования осуществляется сотрудниками Госавтоинспекции в процессе надзора за дорожным движением. При отсутствии аптечки водитель привлекается к ответственности по части 1 статьи 12.5 КоАП РФ. Напомню, что требования к медицинской аптечке установлены приказом Министерства здравоохранения и медицинской

промышленности Российской Федерации от 20 августа 1996 года № 325 (в редакции приказа Минздравсоцразвития России от 8 сентября 2009 года № 697н).

2 При прохождении техосмотра в прошлом году от меня потребовали ПТС, хотя я предъявил свидетельство о регистрации. Изменится ли что-либо с введением нового порядка?

М. Аскетов, Дагестан

Перечень документов, которые представляются вместе с ТС для прохождения технического осмотра, установлен упомянутыми выше Правилами проведения технического осмотра транспортных средств. Согласно этому перечню владелец должен представить один из двух документов: свидетельство о регистрации либо паспорт ТС. Следует также отметить, что и ранее действовавшее Положение о проведении государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России не предусматривало представления паспорта ТС.

3 Купил БМВ-Х5 из Америки, без проблем поставил на учет. Передние стекла на машине тонированы – не будет ли осложнений при дальнейшей эксплуатации?

Семен Обручев, Москва

Все зависит от того, в какой степени затемнены передние стекла вашего автомобиля. Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720) предписывает, чтобы светопропускание передних боковых и ветрового стекол легкового автомобиля составляло не менее 70%. При невыполнении указанного норматива эксплуатация ТС запрещена. В случае управления таким автомобилем водитель привлекается к ответственности по части 3.1 статьи 12.5 КоАП РФ в виде наложения административного штрафа в размере 500 рублей. Кроме того, в соответствии с федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, с 1 июля 2012 года в качестве меры обеспечения производства по делу о соответствующем административном правонарушении будет применяться снятие государственных регистрационных знаков до устранения причины запрещения эксплуатации. Кроме того, несоответствие степени светопропускания действующим требованиям делает невозможным прохождение техосмотра и, следовательно, заключение его владельцем договора

обязательного страхования гражданской ответственности.

4 Наша организация закупила партию легковых автомобилей, однако из-за логистических трудностей поставить их на учет смогли почти через месяц. Правомерно ли, что при постановке на учет гаишники потребовали штраф за каждую машину? Ведь владелец у всех один.

И. Хмелевская, Красноярский край

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2004 года № 938, ТС необходимо зарегистрировать в течение срока действия регистрационного знака «Транзит» или в течение пяти суток после его приобретения. Ответственность за нарушение данного требования установлена статьей 19.22 КоАП РФ в виде предупреждения или наложения административного штрафа на граждан в размере 100 рублей, на должностных лиц – от 100 до 300 рублей, на юридических лиц – от 1000 до 3000 рублей. При этом, поскольку каждое ТС регистрируется отдельно, Госавтоинспекция вправе составлять протокол об административном правонарушении отдельно для каждого случая.

5 Приобретаю у сына его машину, хочу, чтобы на ней остались старые номера. Как это организовать?

М. Латыпов, Москва

Использование при постановке на учет ТС ранее присвоенных ему регистрационных знаков предусмотрено Правилами регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001. Данная возможность может быть реализована при следующих условиях: если прежний и новый собственники ТС зарегистрированы по месту жительства (пребывания) в одном и том же субъекте Российской Федерации, а прежний собственник письменно не изъявил желания сохранить регистрационные знаки за собой для вновь приобретаемого автомобиля.

6 Закончил автошколу, сдал экзамены и получил права. Однако свидетельство об окончании автошколы мне не отдали. Не будет ли в дальнейшем проблем из-за его отсутствия?

Александр Кривцов, ХМАО

В соответствии с Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России (утверждена приказом МВД России

от 20 июля 2000 года № 782), документ о прохождении обучения в образовательной организации, осуществляющей подготовку водителей, с отметкой о выдаче водительского удостоверения после внесения необходимых записей возвращается владельцу. Если его вам не вернули, обратитесь в соответствующее подразделение Госавтоинспекции. Правда, в настоящее время этот документ не играет такой важной роли, как до вступления в силу упомянутой выше инструкции. Раньше его требовали для подтверждения подлинности водительского удостоверения, но сейчас вся информация о выданных удостоверениях хранится в автоматизированных базах данных, что позволяет осуществить проверку без предъявления иных документов.

7 Проколот колесо и продолжил движение на докатке. На посту ДПС предупредили, что это запрещено. Штрафа удалось избежать, но вопрос о правомерности запрета остался.

Николай Пермяков, Пермский край
Согласно пункту 5.5 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация ТС (приложение к упомянутой выше Основным

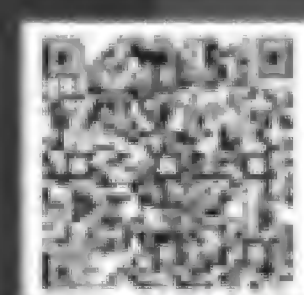
положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения), запрещено эксплуатировать ТС, на одну ось которого установлены шины разных размеров, конструкций, моделей, с различными рисунками протектора и т. п. Тем не менее пункт 2.3.1 Правил дорожного движения Российской Федерации допускает движение к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности, если устранить причину запрещения эксплуатации не представляется возможным. К «мерам предосторожности» можно отнести движение с небольшой скоростью (в любом случае не выше указанной на докатке) и как можно ближе к правому краю проезжей части, включение аварийной сигнализации и прочее.

8 При покупке автомобиля мне выдали транзитные номера нового образца. В связи с необходимостью ремонта перегнать машину в свой город я не успел, поэтому вынужден был обратиться в ГИБДД для продления номеров. Делать это отказались, сославшись, что номера заламинированы и что-либо написать

на них невозможно. Пришлось получать новые, платить лишние деньги. Законно ли это?

Михаил Прокопенко, Кировская область
Да, это требование вполне законно. Регистрационные знаки нового образца для транспортных средств, временно допущенных к участию в дорожном движении, выдаются в соответствии с национальным стандартом ГОСТ Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования» с 1 ноября 2009 года. Согласно упомянутой выше Правилам регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, они выдаются на 20 суток, о чем делается отметка в паспорте ТС. Эти знаки покрыты защитной пленкой и не дают возможности внести в них какие-либо записи, в том числе о продлении срока действия. Поэтому, если срок действия указанных регистрационных знаков истек, а ТС не было поставлено на учет, владельцу может быть выдан новый комплект. За выдачу взимается государственная пошлина в размере 100 рублей (это установлено статьей 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации).

На правах рекламы

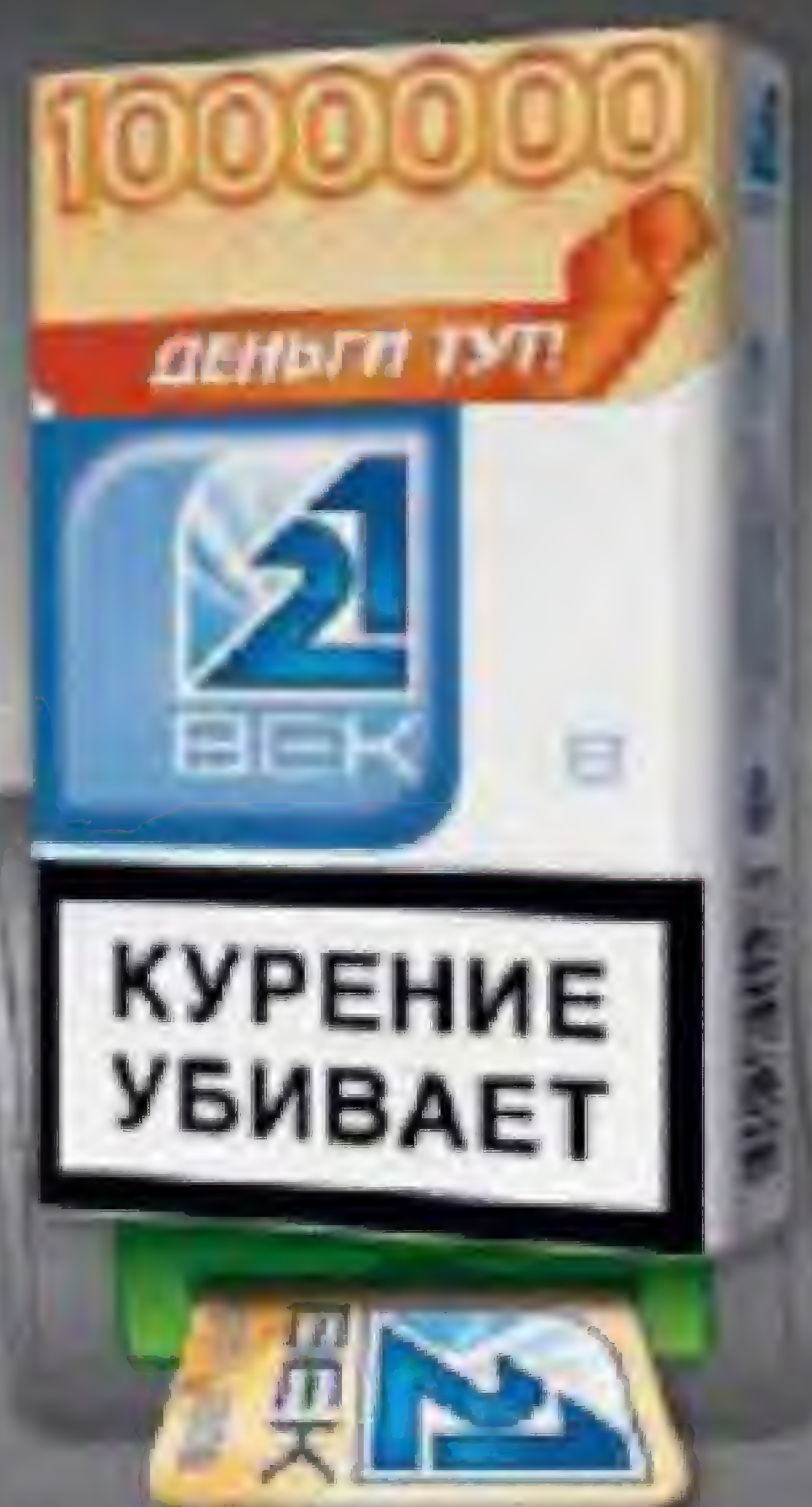


Зайди через QR-код
и получи бонусный балл

**НУЖНЫ ДЕНЬГИ?
ДЕНЬГИ ТУТ!**

Участвуй в акции
«Деньгомания 21 ВЕКА»
и выиграй реальные деньги –
один миллион рублей!

Подробнее на сайте www.21vek.ru



- * 10 гривен за 100 000 рублей
- Акция проводится с 1 мая 2012 г. по 31 декабря 2012 г. на территории РФ
- В акции могут принимать участие только граждане РФ старше 18 лет
- Полная информация об организации акции, правилах проведения, количестве призов, выигрышей, сроках, месте и порядке их получения — на сайте www.21vek.ru

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

ДЕНЬГИ ОТКРЫВАЮТ ШЛАГБАУМ

Если в нашей стране только начинают открывать платные автодороги, то во Франции к ним давно привыкли. Их не так много – около 8 тыс. км из общей сети в 1 млн. км, но это, без сомнения, лучшие трассы страны, в чем убедился **Игорь Моржаретто**.

ТОРОПИТЬСЯ ИЛИ ЛЮБОВАТЬСЯ?

Французы недолюбливают оторуты (autoroute, так во Франции называется платное скоростное шоссе), но без колебаний выбирают их для путешествий: потраченные деньги окупаются высокой скоростью, комфортом и безопасностью. Расчет простой. Например, за проезд от Парижа до Лиона нужно заплатить 32 евро, зато расстояние в 460 км можно преодолеть за четыре часа: тут разрешенная скорость – 130 км/ч, на пути ни населенных пунктов, ни светофоров... Знай себе лети! Хотите сэкономить не время, а деньги – GPS-навигатор проложит маршрут по бесплатным дорогам. Получится чуть дальше (примерно 510 км) и много дольше: в пути придется провести минимум восемь часов, ведь на большинстве дорог скорость ограничена 90 км/ч, а в населенных пунктах – 50 км/ч (их встретится несколько).

Однако у долгого пути есть свои плюсы: вы сможете увидеть настоящую Францию. Шоссе извивается среди живописных холмов и полей, нанизывает на себя бесконечную череду деревень, где дома, кажется, не перестраивались лет пятьсот... Альтернатива красивая, но, повторю, совсем не быстрая.

❖ Французские дороги строит такая же техника, как и в России, но зимы здесь мягкие, работать можно круглый год.

Если летите по платной дороге, то увидите в лучшем случае поля, леса и защитные экраны. Скукота! Остатнавливаться на оторуте запрещено категорически, но через каждые 15 км обустроены площадки для отдыха, где есть столики, контейнеры для мусора, туалет, а иногда и кафешка. Электронные табло информируют о трафике, погоде, ремонтных работах, есть даже собственное радио. А еще через каждую пару километров установлены оранжевые телефоны аварийной связи.

Перед пунктами оплаты дорога расширяется на несколько полос (очень удобно: никаких пробок), а после шлагбаумов снова сужается – до двух-трех полос в каждую сторону. Рассчитаться можно с помощью банковской карты или наличными, но выгоднее всего приобрести специальный датчик Telepage. Он крепится под стеклом, дистанционно открывает шлагбаум и позволяет проезжать без остановки, на скорости 30 км/ч. Владелец абонемента оплачивает проезд в конце месяца. Понятно, что тариф зависит от типа, габаритов транспортного средства, времени суток, сезона, количества проездов по дороге за месяц (при наличии абонемента). Для легкового автомобиля набегает в среднем 5 евро за 100 км (в переводе «на русский язык» – 2 рубля за 1 км). Недешево!

Платными во Франции являются практически все скоростные дороги. Средняя стоимость проезда – 5 евро/100 км. Деньги возьмут и за проезд по альпийским туннелям Монблан и Фрежюс, а также по мостам Мийо, Нормандия и Танкарвиль. Цена зависит от сезона, времени суток, частоты поездок и т. д.

ПОДАЛЬШЕ ОТ МЫШЕЙ

При строительстве дорог у французов, как и у нас, возникают непростые проблемы с собственниками: кому понравится, что по его земле (или мимо дома) день и ночь будут с бешеной скоростью пролетать машины! Магистраль А89, Бордо – Лион, строят уже несколько лет, но перед этим почти десятилетие шел процесс выкупа земель, согласования с местными властями, жителями, экологами. Представьте, чего это стоило, ведь в одном месте шоссе проходило через знаменитые виноградники Божоле (это не захламленный Химкинский лес!), в другом – через местность, где гнездятся редкие виды летучих мышей. Разрешить первый конфликт неожиданно помог экономический кризис: владельцы виноградников согласились-таки продать землю; во втором – строители договорились вместе с экологами переселить часть популяции летучих мышей в местность со схожими условиями.

Об этом мне рассказали в информационном центре при въезде на строящуюся дорогу со стороны Лиона (со стороны Бордо есть еще один). Здесь милые девушки угостят любого гостя кофе и проведут виртуальную экскурсию по маршруту будущей трассы. На ней предусмотрено три туннеля, мосты, путепроводы.

❖ До пуска трассы А89 еще больше года, но уже сейчас можно совершить по ней виртуальное путешествие.



НЕПАТРИОТИЧНЫЙ ОТЧЕТ

Как всегда, весной стали известны данные о составе российского парка легковых автомобилей за прошедший год. Он вырос на 4,5% – а кто ожидал иного? – и изменился качественно. Статистику привычно анализировал **Игорь Моржаретто**.

ПО НАЦИОНАЛЬНОСТИ И ВОЗРАСТУ

Как нам сообщили в ГИБДД и агентстве «Автостат» (там обрабатывают все данные), на 1 января 2012 года в России состояло на учете чуть более 35 млн. легковых автомобилей. Парк растет, и ничто не может остановить этот процесс – ни прошедший экономический кризис, ни программа утилизации, благодаря которой с наших улиц и дворов исчезло свыше 400 тыс. единиц безнадёжного старья.

Довольно интересная тенденция. Несмотря на рекордные продажи новых иномарок, их количество пока не достигло даже половины автопарка страны. Из 35 млн. легковушек почти 14 млн. (40%!) были выпущены на АВТОВАЗе. Еще примерно 5 млн. (14%) – другие «россияне» («волги», ИЖи, «москвичи», «оки», УАЗы), а также «запорожцы», в основной своей массе произведенные еще в СССР. Но общее количество иномарок, прописавшихся на территории России, неуклонно растет и ныне превысило 16 млн. штук. При общем росте на 4,5% за прошедший год иномарочный парк увеличился более чем на 10%. Видимо, года через два иномарки точно составят половину машин.

Самой популярной в России иномаркой пока остается «Тойота». Она не ходит в лидерах продаж новых машин, но берет свое за счет подержанных праворульных экземпляров, которые очень уважают за Уралом. В РФ свыше 3 млн. машин этой марки: больше, кстати, чем «волг» и «москвичей», вместе взятых! В десятке

наиболее распространенных иномарок – «Ниссан» (1,36 млн.), «Шевроле» (1,05 млн.), «Форд» (1,02 млн.), «Хёндай» (916 тыс.), «Мицубиси» (851 тыс.), «Фольксваген» (805 тыс.), «Рено» (685 тыс.), «Хонда» (655 тыс.) и «Опель» (647 тыс.). В большинстве случаев «популяций» этих марок прирастают новыми автомобилями, в том числе произведенными в нашей стране. Благодаря им парк потихоньку молодеет.

Если обратиться к итогам 2011 года, то выяснится, что средний возраст легковых автомобилей России составляет 11,8 лет. Причем у иномарок он существенно ниже – 8,4 года, а вот парк отечественных почти в два раза старше – 14,8 года. Почти треть наших машин (32,2%) пребывает в возрасте свыше 20 лет, а среди иномарок таких престарелых всего 11,4%. Самые свежие машины прописаны в Центральном и Поволжском округах (10,6 и 10,4 года соответственно). А самые старые – на Дальнем Востоке (17,7) и в Сибири (14,3): последние лет двадцать именно сюда в первую очередь везли подержанные авто из Японии.

НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ

По расчетам аналитиков агентства «Прайсуотерхаус Куперс», Россия к 2025 году должна сравняться по обеспеченности населения автомобилями с нынешними показателями таких стран, как Япония, Франция и Великобритания (400 авто на 1 тыс. человек). Пока мы примерно на том же уровне, что Бразилия, и опережаем Китай,

Индию, а также Украину: 247 легковушек на тысячу жителей. Причем плотность сильно меняется в зависимости от региона. Самые автомобилизированные – Приморский (580 авто на 1 тыс. человек) и Камчатский (429) края; замыкает рейтинг Чукотка (63). Москва в середнячках (299); ее обгоняют не только Мурманская (327), но даже Московская область (307)!

По всем прогнозам, нас ждет дальнейший рост парка и уровня автомобилизации населения, хотя в самых богатых странах Европы, в Японии и США уже наблюдается обратный процесс. Это объясняется просто: бензин там дорогой, налоги на владение авто немаленькие, не говоря уже о цене страховки и стоимости парковки. А вот общественный транспорт доступен и удобен! Но за граница нам не указ – идем своим путем. Кем-то давно уже пройденным...

ПАРК ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ в РФ (на 1 января 2012 года)

«Лада»	13 864 575	«Джили»	19 917
«Тойота»	2 990 337	«Порше»	19 419
ГАЗ	1 443 104	«Богдан»	17 857
«Ниссан»	1 361 191	ТатАЗ	16 938
«Москвич»	1 292 446	«Понтиак»	13 153
«Шевроле»	1 047 045	СЕАТ	13 142
«Форд»	1 017 827	«Кадиллак»	11 618
«Хёндай»	915 844	BYD	11 098
«Мицубиси»	851 434	«MG Ровер»	10 599
АЗ	807 135	«Иран Ходро»	10 027
«Фольксваген»	804 713	«Ягуар»	9500
«Рено»	685 085	«Альфа Ромео»	8476
УАЗ	656 228	«Мини»	6512
«Хонда»	654 951	«Хаммер»	5844
«Опель»	646 733	«Акура»	5641
«Киа»	621 746	«Линкольн»	4931
«Дэу»	592 857	«Плимут»	3349
«Мазда»	522 962	«Хафей»	3080
«Ауди»	471 324	«Смарт»	2922
«Ока»	427 801	«Хайма»	2879
«Мерседес-Бенц» (включая «Майбах»)	393 854	«Лянча»	2870
БМВ	363 158	«Бентли»	2498
«Шкода»	300 507	«Сайон»	2216
«Сузуки»	294 551	«Донинвест»	2175
ИЖ	227 842	FAW	2006
«Пежо»	211 317	«Дервейс»	1825
«Субару»	206 528	«Дачия»	1584
«Вольво»	178 456	ZX	1539
«Лексус»	137 808	«Сатурн»	1247
«Ситроен»	89 445	«Бриллианс»	1143
«Чери»	89 040	«Бьюик»	975
«Ленд-Ровер»	88 795	«Протон»	820
«Фиат»	85 365	«Мазерати»	559
«Санйонг»	80 740	«Роллс-Ройс»	519
ЛуАЗ	71 170	«Феррари»	423
«Грейт Уолл»	55 701	«Синкай»	327
«Инфинити»	42 114	«Астон Мартин»	297
«Додж»	39 798	«Азия»	272
«Джип»	35 465	«Татра»	242
«Лифан»	34 427	ЯАС	184
«Крайслер»	33 142	«Ламборгини»	138
«Дайхатсу»	29 288	«Тата»	113
«Вортекс»	26 866	ЖМС	56
«Исудзу»	23 890	«Дунфын»	29
«Сааб»	21 940	«Маруся»	10
		ИТОГО	35 057 514

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ
ПАРКА ЛЕГКОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ
ПО ВОЗРАСТУ в РФ
(на 1 января
2012 года)**



Когда все сложное просто.

Allianz – новое имя РОСНО.



www.allianz.ru

Allianz 

РОСНО

8 800 100 97 87

Реклама. ООО СК «Альянс», лицензия ФСФР С №3230-77

БЕЗ ПЕРЕКРЫТИЯ ПОЛОС

Игорь Моржаретто



О предстоящих крупных ремонтных работах на трассе М9 (ее традиционное название – Новая Рига) мы писали не так давно (ЗР, 2011, № 10). Как и все радиальные магистрали, выходящие из столицы, «Балтия» перегружена в основном на головном участке: в сутки здесь проходит около 100 тыс. машин. Другое дело, что она пока остается и одной из самых современных. Начинается трасса с недавно реконструированной развязки на пересечении Московской кольцевой автодороги и проспекта Маршала Жукова как восьмиполосная. Уже через несколько километров она сужается до шести, а затем до четырех полос. Зато обходит населенные пункты; нет на ней в пределах Московской области и перекрестков с другими дорогами. Важная деталь: окрестности

Новой Риги в последние годы застраиваются коттеджными поселками и дачными кооперативами. Оттого по утрам и вечерам некогда пустынная магистраль движется с трудом, в дачный сезон даже самый широкий участок шоссе на въезде в столицу не справляется с напором автомобилей – регулярно возникают пробки. Как считает глава Росавтодора Анатолий Чабунин, если не взяться за расширение и реконструкцию трассы сегодня, завтра она может встать окончательно.

Поэтому с марта нынешнего года на автодороге М9 «Балтия» началась большая реконструкция. Она рассчитана на три года – до начала 2015-го. Дорожникам за это время предстоит расширить трассу до десяти полос на участке от МКАД до пересечения с Ильинским шоссе; далее, до А107,

магистраль станет восьмиполосной (сейчас участок протяженностью 16 км шестиполосный, еще 14 км – четыре полосы). Будет капитально отремонтировано существующее полотно, реконструированы развязки, мосты, путепроводы и прочие сооружения. На всем протяжении отрезка до А107 появится освещение. Капитально отремонтируют участок от Малого кольца до Большого (между 50-м и 83-м км).

Пока идет реконструкция, водители вынуждены мириться с неудобствами. На время ремонта движение для большегрузных автомобилей по трассе будет закрыто с 5 до 11 часов утра. Водителям фур придется сворачивать на Ленинградское, Волоколамское или Пятницкое шоссе (которые, не секрет, тоже давно перегружены.)

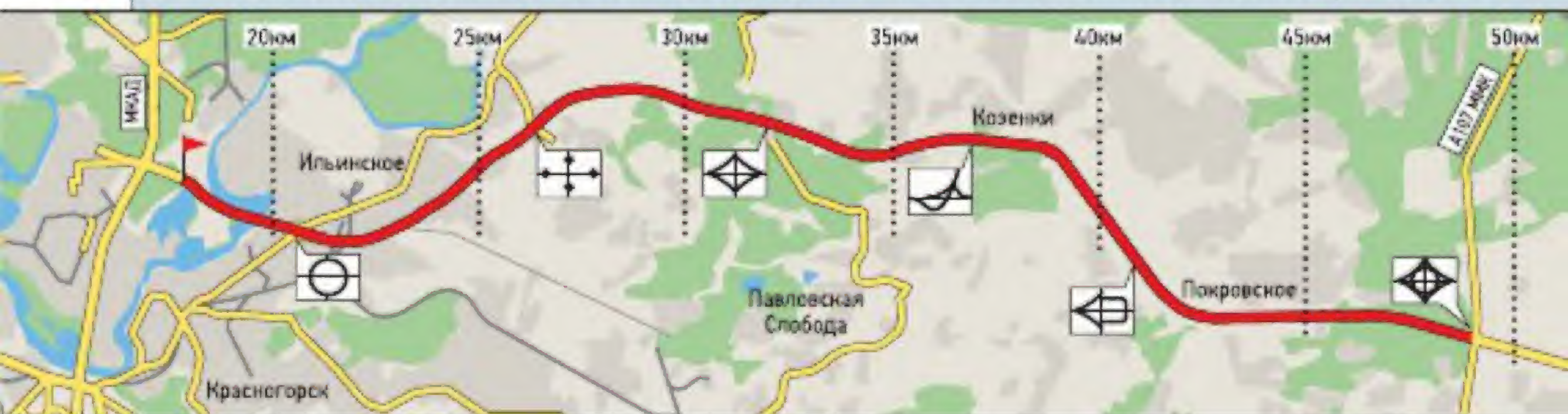
Поначалу на Новой Риге собирались поэтапно закрывать по несколько полос, сужая проезжую часть с шести полос до четырех, а с четырех – до трех или двух. Но от этой идеи в Минтрансе и Росавтодоре отказались. Заодно, чтобы избежать пробок в районе реконструируемых мостов, решили строить для их объезда мостовые конструкции облегченного типа. Это, конечно, приведет к удорожанию проекта, но иного выхода пока не найдено.

Полностью обновленный головной участок трассы «Балтия» сдадут в эксплуатацию в марте 2015 года. И тогда полетим... Наверное.

ЗР

Федеральная магистральная автомобильная дорога М9 «Балтия» протянулась на 618 км – от Москвы (через Волоколамск) до государственной границы с Латвией. Это часть европейского маршрута E22, который идет вдоль Балтийского моря. В России дорога проходит по территории Московской, Тверской и Псковской областей.

СХЕМА РЕКОНСТРУКЦИИ ГОЛОВНОГО УЧАСТКА АВТОДОРОГИ М9 «БАЛТИЯ» С УСТРОЙСТВОМ РАЗВЯЗОК (18–50-й км)



ACTYON

для каждого тебя



от **745 000** руб.

теперь
и с **бензиновым**
двигателем



SSANGYONG

8-800-100-00-62
www.symotor.ru



СКАЗКА О ПОТЕРЯННОМ ВРЕМЕНИ

В 1990 году КамАЗ стал первым открытым акционерным обществом в советском автопроме. Его владельцами являлись работники объединения. Считали, что «народное» предприятие добьется большего в новых условиях. Но на его пути оказалось немало кризисов и ошибок, – пристально изучив историю, в этом убедился **Игорь Моржаретто**.

ИМЕНИ БРЕЖНЕВА

В 60-е годы прошлого века экономика СССР остро нуждалась в тяжелых грузовиках с дизельным двигателем. Новый автомобильный завод мог появиться в любой точке европейской части страны. Но так уж сошлись обстоятельства, что его надумали строить в Татарстане, на берегу Камы, – здесь удачное географическое расположение, хорошая транспортная инфраструктура. Окончательное решение датировано августом 1969 года, когда ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление

«О строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР». Подписал этот документ генеральный секретарь Леонид Брежнев – 13 лет спустя городу ненадолго присвоят его имя...

Крупнейшее в мире предприятие подобного рода – завод по производству 150 тыс. большегрузных автомобилей и 250 тыс. двигателей в год (камским моторам предстояло перевести на солянку модели и других предприятий – УралаЗа, ЛАЗа, ЛиАЗа, ЗИЛа) строили всей страной, на площадках ударной комсомольской

стройки работало до 100 тыс. человек. Население небольшого города стремительно росло – с 30 тыс. в 1960-е годы до почти полумиллиона! В оснащении КамАЗа приняли участие более 700 иностранных фирм Европы, США, Канады и Японии, 2000 заводов Советского Союза. В те времена по стране ходили слухи, что конструкцию камских грузовиков разрабатывали в Америке, в компании «Форд». Но это были только слухи: машину создавали конструкторы московского ЗИЛа, а двигатель для нее родился на Ярославском моторном заводе.

Первый автомобиль, бортовой КамАЗ-5320, сошел с главного сборочного конвейера 16 февраля 1976 года. За первые десять лет работы КамАЗ полностью окупил капиталовложения, хотя так ни разу и не достиг проектной мощности. КамАЗы к началу 1990-х годов составляли треть грузового автопарка страны и перевозили до двух третей грузов. В 1991-м было выпущено наибольшее их количество – 102 тыс. штук.

У ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕРТЫ

Увы, последующие годы показали, что в условиях становления рыночной экономики продавать тяжелые грузовики десятками тысяч в год нереально. А на балансе гигантского предприятия, где работало более 100 тыс. человек, фактически висел полумиллионный город. Даже в официальной истории завода это десятилетие стараются пропустить, словно его не было вовсе... Единственное событие, которое упоминается (видимо, чтобы оправдать неудачи), – страшный пожар 14 апреля 1993 года, полностью уничтоживший завод двигателей. Гуляли слухи, что пожар был не случаен – кто-то, мол, хотел прикрыть воровство на предприятии. Так это или нет, неизвестно, но ущерб был огромный. Запустить моторный завод по временной схеме удалось лишь спустя восемь месяцев, а полностью производство заработало только в декабре 1996 года. Для этого почему-то опять закупили оборудование, подобное створшему. А ведь за те же деньги можно было приобрести линии для выпуска более современных моторов...



КамАЗы выбирают в первую очередь за простоту, ремонтпригодность и низкую цену.

Тем временем спрос на КамАЗы продолжал падать, долги росли. На заводе так и не удосужились создать хотя бы отдел маркетинга, чтобы определить, на какие машины теперь спрос, – модельная гамма мало отличалась от выпускавшейся в советские времена. Инвесторы в такой ситуации обходили завод стороной. Квалифицированные работники стали уходить с КамАЗа тысячами. В 1998 году выпуск упал до самого низкого в уровня – собрали всего 3,3 тыс. машин; большую часть года завод вообще стоял. Это стало переломным моментом в судьбе предприятия – его требовалось незамедлительно спасать.

Благодаря усилиям правительств России и Татарстана удалось конвертировать долг объединения (1 млрд. долларов!) в акции. Это совпало с началом общего подъема экономики страны – тогда как раз пошли в рост мировые цены на нефть. Вслед за нефтянкой ожила строительная отрасль; соответственно вырос и спрос на тяжелые грузовики. Уже с 1999 года продажи

КамАЗов начали увеличиваться, а спустя пару лет завод смог выйти на режим безубыточности. Новые руководители избрали единственно верный курс – на кооперацию с ведущими зарубежными фирмами.

СП НАМ ПОМОГУТ

В конце 2005 года открылось совместное предприятие германского концерна «Цанрад Фабрик» и КамАЗа – общество с ограниченной ответственностью «ЦФ КАМА». СП ежегодно выпускает до 10 тыс. коробок передач ZF; в планах – наращивание мощностей до 90 тыс. узлов в год. Еще одно соглашение, с американской фирмой «Камминс», было подписано в январе 2006 года, оно касалось выпуска двигателей, соответствующих нормам Евро-3 и Евро-4.

Этапным стал 2008 год. В предыдущем удалось собрать рекордное для постсоветского периода количество автомобилей – 52,7 тыс. штук; завод в очередной раз продемонстрировал неплохие финансовые показатели,



ГИГАНТ НА КАМЕ

АО «КамАЗ» (Камский автомобильный завод) – крупнейший в России и СНГ комплекс по производству большегрузных автомобилей, автобусов, тракторов, комбайнов, дизельных двигателей, мини-электростанций и т. д. Компания занимает тринадцатое место среди ведущих мировых производителей тяжелых грузовиков и восьмое место по выпуску дизельных двигателей. Акционеры завода: ГК «Ростехнологии» (49,9%); компания «Тройка Диалог» (27,3%); «Даймлер АГ» (11%), ЕБРР (4%). Остальные акции у 76 тыс. мелких акционеров – физических лиц.

☺ Одна из многих попыток 90-х годов приспособить импортную кабину. В этот раз не пошла дальше прототипа кабина DAF.

☺ Завод в Набережных Челнах – важнейший поставщик техники для армии.

у него появились серьезные акционеры. В начале года крупнейший пакет (49,9%), который контролировали правительства РФ и Татарстана, передали госкорпорации «Ростехнологии». А в конце года 10% акций приобрел немецкий «Даймлер». Приход партнера такого уровня уже сам по себе победа, а вместе с ним пришел и Европейский банк реконструкции и развития (он владеет 4% акций). Немцев заинтересовала не только возможность собирать на российском заводе свои грузовики, но и разветвленная сбытовая сеть КамАЗа: дилеры и СТО татарского предприятия работают в любом, даже самом отдаленном уголке России

и СНГ! КамАЗ же видел в «Даймлере» источник современных технологий.

В 2009 году были подписаны договоры о создании двух совместных предприятий – «Фусо КамАЗ Тракс Рус» (выпуск и продажа легких грузовиков «Кантер»; японская марка принадлежит немецкому концерну) и «Мерседес-Бенц Тракс Восток» (производство и реализация тяжелых грузовых автомобилей «Актрос» и «Аксор»). Казалось, дальше судьба КамАЗа будет развиваться лишь по восходящей – от одного успеха к другому, но тут Россию нагнали последствия мирового финансового кризиса. В 2009 году в Набережных Челнах сумели собрать

и продать лишь около 23 тыс. грузовиков; в течение года конвейер замирал несколько раз и стоял без движения от недели до месяца. Да что там, машины выпуска 2008 года удалось распродать лишь к началу 2010-го!

Чтобы в очередной раз сохранить предприятие, пришлось просить помощи у государства. Очень помогло, что основной акционер КамАЗа – корпорация «Ростехнологии». В самый тяжелый момент заводу выделили под госгарантии льготный кредит в 5 млрд. рублей, а правительство Татарстана помогло временно трудоустроить часть работников, которые в тот момент на заводе были не нужны.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ КамАЗа (1990–2011 годы)



ИМЯ: Грибоедов Александр Викторович

МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА: г. Санкт-Петербург

СТАЖ: 10 лет

ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ: 920 000 км

ПОЧЕМУ Я ИСПОЛЬЗУЮ МАСЛО MOBIL DELVAC:

Моторное масло Mobil Delvac посоветовал специалист в автосервисе, и я очень доволен этим выбором. Отличное качество, имеются все необходимые присадки, двигатель работает мягче, и износ меньше.



Реклама

www.mobildelvac.ru

Mobil Delvac

Для долгой жизни Вашего двигателя

В феврале 2012 года с конвейера завода сошел 2-миллионный грузовик – КамАЗ-6522.



Конвейер сборки кабин.



В Набережных Челнах выпускают двигатели не только марки КамАЗ, но и «Камминс».

Их, с сохранением прежней зарплаты, отправили на стройки республики...

Продажи вновь начали расти в 2010 году, работники вернулись в цеха, а в Челнах появились иностранные партнеры. В одном из цехов стали собирать сельскохозяйственные и дорожно-строительные машины «Кейс Нью Холланд» (входит в концерн «Фиат»). А в прошлом году КамАЗ и бразильская компания «Маркополо» договорились создать СП по производству 3000 автобусов ежегодно на заводе НефАЗ в Нефтекамске.

ВСЕ БУДЕТ ХОРОШО?

Не так давно «Даймлер» увеличил свою долю в капитале КамАЗа до 11%; говорят, немцы готовы купить и более крупный пакет – переговоры идут. С прошлого года российский завод и его партнер подключились к соглашению о новом режиме промсборки – значит,

как минимум до 2019 года они смогут ввозить в Россию комплектующие на льготных условиях (чаще всего – под нулевую пошлину). Согласно бизнес-плану партнеры собираются инвестировать в российское производство до 2020 года почти 1 млрд. евро.

Прошлой осенью в Челнах начали собирать грузовики «Фусо-Кантер» и «Мерседес-Бенц Актрос»; в этом году появятся и другие модели – «Аксор», «Атего» и «Цетрос». Пока возможности Камского автозавода позволяют собирать до 4,5 тыс. машин немецких моделей, но ведь это только начало!

С прошлого года с переменным успехом идут переговоры с МАЗом. КамАЗ желает получить 100% акций Минского автозавода, а тот, в свою очередь, приобретет пакет акций Камского. Цель объединения – захватить максимально большую долю рынка тяжелых грузовиков в СНГ, унификация компонентов при этом поможет снизить затраты на производство.

Чистая прибыль КамАЗа в прошлом году составила почти 1 млрд. рублей; выручка от продажи продукции выросла на 37% (продано 45,2 тыс. грузовиков). Но построенный с имперским размахом комплекс, рассчитанный на выпуск 150 тыс. автомобилей, по-прежнему не слишком хорошо вписывается в современные реалии. Чтобы собирать 50 тыс. грузовиков, не нужны десятки огромных цехов, разбросанных по гигантской территории, да и нынешние 47 тыс.

работников – тоже роскошь. Что бы ни говорили руководители «Ростехнологий» и самого КамАЗа, если завод хочет по-настоящему вписаться в мировую экономику, в ближайшие годы ему потребуются крайне непопулярные меры. Вначале – безжалостно избавиться от всех побочных производств (ведь продали еще в 2005 году компании «Северсталь-авто» Завод малолитражных автомобилей, – теперь там будут выпускать «форды»). Тем временем думать, как трудоустроить избыточную рабочую силу...

Можно и дальше гордиться размерами предприятия, сколь угодно долго вспоминать советские времена, когда вся страна сначала ударно строила завод, а потом нахваливала его продукцию (все равно другой не было), но сейчас мы живем в совершенно иных условиях. И рано или поздно придется к ним приспособливаться.

ЗР



Полностью производство двигателей удалось запустить лишь через три года после пожара.



Форд Тракс Россия представляет широкую линейку профессиональной техники, подготовленную к эксплуатации на территории всей России. Грузовые автомобили Ford Cargo предлагаются с расширенной гаммой двигателей мощностью от 260 до 380 л.с. Наши автомобили могут быть оборудованы всеми типами надстроек для выполнения любых задач.

Новый Ford Cargo. Новые возможности. Новые перспективы.

Москва
ПБС Тракс
тел.: (495) 660-06-20,
730-89-25
www.pbs-ford.ru

РусБизнесАвто Форд
тел.: (495) 223-06-97,
223-06-97
www.rba-trucks.ru

Сэйф Тракс,
тел.: (495) 659-14-18
www.safetrucks.ru

Санкт-Петербург
Аларм Тракс,
тел.: (812) 777-2-777
www.alarmtrucks.ru

Форд Тракс Центр -
Нева
тел.: (812) 331-29-21
www.fordneva.ru

Краснодар
Трак Центр Краснодар
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Ростов-на-Дону
РусБизнесАвто
тел.: (863) 237-06-55
www.rba-trucks.ru

Воронеж
ИП Суховерхов Н.В.
тел.: (4732) 30-61-93,
8-910-344-53-45

Нижний Новгород
КомТранс-НН
тел.: (831) 466-12-06,
8-930-80-70-115
www.fordcom.ru

АТП-3
тел.: (831) 466-80-80

Самара
Трак Центр Самара
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Казань
Трак Центр Казань
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Елабуга
Трак Центр Елабуга
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Набережные Челны
ИП Багаутдинов
тел.: (8552) 39-01-16

Уфа
Трак Центр Уфа
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Тюмень
Трак Центр Тюмень
тел.: 8-800-700-16-16
www.truck-center.ru

Екатеринбург
Восточный Ветер
тел.: (343) 323-36-00

Челябинск
РусБизнесАвто,
тел.: (351) 259-90-88
www.rba-trucks.ru

Пермь
ТрансКамСервис
тел.: (342) 219-06-44,
219-06-45
www.tks-perm.ru

Пятигорск
АвтоТрейд-Кавказ
тел.: (8793) 31-84-17
www.avto.km-systems.ru

Горячая Линия Ford — 8-800-200-22-66

За более подробной информацией обращайтесь к официальным дилерам Ford Trucks.

www.ford.ru

ВЫВЕЗЕМ ВСЁ!

И специалисты, и рядовые граждане знают, что последние два года продажи легковых автомобилей в России активно растут.

А что происходит на рынке грузовиков?

Выяснял Игорь Моржаретто.



ОГЛАСИТЕ ВСЕ СПИСОК

Я быстро обнаружил, что статистика продаж коммерческих автомобилей в нашей стране, мягко говоря, хромает. Есть у нас Комитет производителей коммерческого транспорта при Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), который честно пытается собрать данные о продажах, – но состоят в этом комитете далеко не все иностранные и российские фирмы, поэтому отчетность получается урезанной. Например, отчета о проданных грузовиках не представляет КамАЗ; почему-то перестали «светить» свои показатели такие иностранные производители, как

ПРОДАЖИ ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ в 2011 году, LCV, до 3,5 т*

AVIA	7	JMC	125
BAW	317	Kia	3386
«Богдан»	340	Maxus	46
Chevrolet	144	Mazda	7
Citroen	7370	Mercedes-Benz	2932
Daewoo	76	Mitsubishi	11
Daihatsu	10	Nissan	345
ЕрАЗ	1	Opel	16
FAW	15	Peugeot	14 433
Fiat	19 142	Renault	2196
Ford	8209	SsangYong	2
Freightliner	15	TarAZ	45
ГАЗ	77 166	Toyota	887
Hino	2	УАЗ	25 219
Honda	3	ВИС	3213
Hyundai	7930	Volkswagen	10 810
Isuzu	258	Всего	190 182
IVECO	1123		
Иж	4175		
JAC	1		

*По данным регистрации новых автомобилей.

ИВЕКО и «Вольво тракс». Об исторически скрытых китайцах и говорить нечего. Но даже при поверхностном анализе этих усеченных данных становится понятно: рынок коммерческих автомобилей растет. В некоторых категориях – даже быстрее, чем рынок легковых авто!

Продажи тяжелых грузовиков (полной массой свыше 16 т) за год увеличились на 64% (это исходя из данных лишь по девяти маркам – «Урал», МАН, «Скания», «Мерседес», «Рено», «Исудзу», «Форд», «Хёндай» и «Хино»). Абсолютный рекорд поставила шведская «Скания» – 217%! По мнению и. о. председателя Комитета производителей коммерческого транспорта АЕБ Андрея Чурсина, «2011 год стал рекордным практически для всех производителей... Во всех сегментах наблюдается устойчивый рост, а в секторе тяжелых грузовиков он превзошел самые оптимистические ожидания».

Согласно статистике АЕБ, продажи грузовиков за год увеличились с 25,6 тыс. до 38,7 тыс. штук – в полтора раза! Причем, повторюсь, ею не охвачены ни КамАЗ, ни «Вольво», ни «китайцы»... Восстановить полную картину помогли аналитики агентства «Автостат».

ПО ГАМБУРГСКОМУ СЧЕТУ

Они обработали и предоставили нам другие сведения – о регистрации новых автомобилей в ГИБДД в течение 2011 года, вычленив оттуда легкие и тяжелые грузовики. Нельзя сказать, что цифры точно отражают объем

продаж; здесь, к примеру, вообще нет машин, проданных в декабре 2011 года и поставленных на учет в январе 2012-го. С другой стороны, в список попали авто, проданные в конце 2010-го. Но это не столь важно. Главное – эти данные куда точнее отражают общую ситуацию на рынке.

Так вот, по расчетам «Автостата», грузовой автопарк РФ в прошлом году прирос на 121,7 тыс. новых машин. Разница с данными АЕБ – более чем в четыре раза! Мало того, что список производителей сильно вырос, – самое интересное, что показатели, которые фирмы представляют в АЕБ, довольно сильно расходятся с реальными цифрами регистрации. К примеру, «Хёндай» официально отчитался о продаже 5,4 тыс. грузовиков, а на учет в прошлом году поставили почти 7,1 тыс. новых машин корейской марки. Можно предположить, что их ввезли как-то в обход представительства...

Кстати, отечественные производители по-прежнему контролируют больше половины (52%) рынка (в число «наших» я включил и белорусские заводы). «Китайцы», засильем которых нас так пугали, занимают совсем небольшую долю – порядка 2%. А самым популярным остается трудяга самосвал КамАЗ-6511. Именно о таких говорят: «Танки грязи не боятся». Пусть они не самые современные, не самые надежные, но пока гораздо дешевле импортных конкурентов. На том и стоим!

ПРОДАЖИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ в 2011 году, НСВ, свыше 3,5 т*

АМУР	62	MAN	7616
AVIA	3	MAZ	13 239
BAW	42	Mercedes-Benz	3011
CAMC	67	Mitsubishi	1089
Daewoo	323	M3KT	14
DAF	1845	НефАЗ	847
Dongfeng	259	Nissan	1
FAW	289	North Benz	38
Ford	277	Renault	1348
Foton	579	SAZ	2244
Freightliner	13	Scania	6471
ГАЗ	7710	Tata	118
Grove	7	Tatra	227
«Гуран»	18	«Урал»	5660
Hino	625	Volkswagen	1
HOWO	1097	Volvo	5537
Hyundai	7068	XCMG	142
International	54	Yuejin	1
Isuzu	1888	ЗИЛ	706
JAC	26	Прочие (спецтранспорт и т. д.)	15 253
КамАЗ	31 725	Всего	121 646
KAZ	5		
КрАЗ	297		
Liebherr	96		

*По данным регистрации новых автомобилей.

Качество в каждой капле.



Масла Neste Oil для профессионалов.

Neste Turbo LXE 10W-40

20-литровые упаковки смазочных материалов Neste Oil, в том числе и высококачественные дизельные масла Neste Turbo LXE, получили обновленный облик. На этикетках теперь четко обозначены объекты применения и наименование продукта. Выберите разработанное в Финляндии моторное масло Neste Turbo LXE, и двигатель вашего автомобиля будет безупречно работать даже в очень сложных условиях эксплуатации. Смазочные материалы Neste Oil производятся из собственных высокотехнологичных базовых масел Nexbase®, заслуживших отличную репутацию во всем мире.

ПРОЧЬ С ДОРОГИ

В последнее время «Фольксваген» в сегменте коммерческих машин усилил направление 4×4. Но зачем это нужно его грузовичкам? Чтобы найти ответ, **Вячеслав Субботин** съехал на «Крафтере» со всеми ведущими с асфальта на горную тропу.

В СОДРУЖЕСТВЕ СТРАН

Серийные полноприводники появились в коммерческой гамме «Фольксвагена» относительно недавно – в 1985 году. Немецкая компания подошла к делу рационально, пригласив настоящих специалистов этого дела – австрийскую фирму «Штайр-Даймлер-Пух». Соорудили знаменитый «Транспортер» серии T3 со всеми ведущими. Вот и ныне, создавая версию современных машин 4×4 – 4Motion, взяла в партнеры профессиональную австрийскую команду «Ахлайтнер» (Achleitner), где занимаются полным приводом еще с 30-х годов прошлого века.

Австрийцы с удовольствием принялись за работу и в первую очередь оснастили полноприводной трансмиссией «Крафтер». О нем и пойдет

речь – это самая последняя и накрученная новинка в модельном ряду.

Прежде всего тирольцы выбрали для этого «Крафтера» силовой агрегат. Лучше других отвечал задаче 2-литровый битурбодизель от пикапа «Амарок»: он выдает 163 силы и весит немного, последнее важно при «автобусной» компоновке машины, когда агрегат висит не в базе, а за передней осью.

Дальше взялись за раздатку, передний редуктор и блокировки. Раздаточная коробка – механическая, с понижающим рядом 1:2,5 и блокировкой межосевого дифференциала. Момент на мосты передает поровну. Блокировкой снабдили также оба межколесных дифференциала. Включение пониженного ряда и блокировок – пневмоприводом, управление – кнопками

на торпедо. Передний блокируемый мост предлагают как опцию, остальное в базовой комплектации.

Долго пришлось повозиться с амортизаторами, пружинами и стабилизаторами. Ведь подвеска спереди независимая, к тому же сильно нагруженная, развесовка пустой машины тоже не совсем подходящая для вездехода. Подбирали оптимальные элементы, обеспечивающие длинные ходы в сочетании с прогрессивной характеристикой. Поэтому на кочках на пустой машине не подлетаешь к потолку, а на груженой не раскачиваешься. Естественно, шасси приподняли над дорогой, увеличив дорожный просвет на 100 мм (в сравнении с рядовым фургоном). Теперь он равен 276 мм.





Отличительная черта всех новых «крафтеров» – удобная, легковая посадка. Посмотрите, как сильно наклонен руль.

У «Крафтера» вырос ход подвески и, главное, клиренс: 276 мм. Моторный отсек и мосты защищены очень толстым и прочным листом из алюминиевого сплава.

СТАНЦИЯ НАГОРНАЯ

Для испытаний «Фольксваген» подобрал хороший горный полигон. Настоящий офф-роуд: крутые подъемы и спуски, рельеф с огромными буграми и даже рвы. Когда на это живописное место смотришь со стороны, страх берет, а когда видишь дорогу через ветровое стекло, сердце уходит в пятки.

Но глаза боятся, а руки делают. Первое препятствие: 40-градусный подъем. Тут главное – не дрогнуть и не отпустить педаль газа. Конечно, в пол не надо давить, а держать разумно, на максимальной тяге. Я для подстраховки нажал сразу на все кнопки управления трансмиссией: включил пониженный ряд и все блокировки. Внутри машины зашипели приводы, защелкали муфты, но как-то слишком медленно. Поддаю газу и ползу вверх. Покрышки вгрызаются в грунт, и фургон бойко карабкается на вершину по склону, который кажется отвесным. Первое оцепенение прошло, оглянулся на соседа: тот прижался к спинке и, не моргая, уставился на дорогу. За рулем не так страшно, как справа.

На правах рекламы



РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- 300-сильный двигатель Cummins
- Коробка передач ZF
- Грузоподъемность 15 т
- Самосвальная платформа овального сечения
- Увеличение межсервисного интервала на 80%
- Снижение расхода топлива на 10%



KAMAZ-65115

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



Видео: www.kamaz.ru/infocenter/Рестайлинг

❖ Без хороших шин любой вседорожник – ничто. «Фольксваген» выбрал самые удачные – последнюю версию BFGoodrich All Terrain T/A с усиленными боковинами, развитым протектором и уменьшенным шумом качения по асфальту.



Подъем взят, выключаю межколесные блокировки, пониженный ряд – машина покатила куда легче. Направляю «Крафтер» вниз по склону. Фургон разгоняется и прыгает. Осаживать тормозами в такой ситуации не самая умная мысль: может просесть подвеска – и удара о землю не избежать. Пытаюсь снова включить пониженный ряд и блокировки. Но клавиши расположены крайне неудобно, нажать их на ходу удастся не сразу. Вновь слышу шипение... и ничего не включается! Скорость слишком высока. Да и время, требуемое для подключения, заставляет

прикидывать свои возможности на несколько ходов вперед, а не действовать по мере нарастания ситуации.

Так мы с онемевшим напарником и проскакали до самого низа. Урок я усвоил: это не багги, а грузовик, хоть и пригодный для бездорожья. Тут надо все делать заранее и двигаться не спеша. Выбрав пеший темп, мы с легкостью ползли по каменистым дорожкам, запросто ныряли во рвы и ямы, вывешивали колеса, ни разу нигде не застряв. Коллега повеселел и разговорился. В хорошей компании внедорожный маршрут стал и вовсе приятным.

ТУДА-СЮДА

Обычные «крафтеры» с основного конвейера в Дюссельдорфе (там их собирают параллельно с идентичным «Мерседес-Бенцем Спринтер», разница – в дизайне и моторах) отправляют в Австрию, в мастерские Франца Ахлайтнера. В тирольских цехах монтируют полный привод в соответствии со спецификацией, далее машины отправляют заказчику. Полным приводом можно оснастить любой «Крафтер»: фургон, бортовую машину, шасси. При этом сохраняется разнообразие из трех вариантов

❖ Внизу нет ни столбиков, ни заборов. Покатишься – колес не соберешь, вся надежда на слаженную работу элементов трансмиссии со всеми блокировками.





При такой схеме карданных валов угол рампы выдающийся. На этом шасси – 25°.

Включение понижающего ряда и блокировок пневматическое. Кнопки расположены неудобно: когда прыгаешь по проселку, попасть в них сложно. А индикация включения едва заметна.

колесной базы, с полной массой авто от 3,5 до 5 т.

В Европе за набор 4×4 просят накинуть почти 20 тыс. евро. Сколько в России, пока неизвестно. Сейчас, скажем, за грузовой «Крафтер» со средней базой и высокой крышей, с мотором 2,0 TDI битурбо и 6-ступенчатой механикой просят 1 млн. 536 тыс. рублей. Полагаю, за полный привод выпишут еще тысяч девятьсот. Дорого, конечно, но распространенная сеть обслуживания, надежность и большой ресурс «Крафтера» дают шанс компенсировать немалые вложения.

3P

Полный привод на все многообразие кузовов и шасси «Крафтера» ставят в Австрии, в специализированной и весьма уважаемой компании Франца Ахлайтнера. За полный набор 4×4 в Европе просят 20 тыс. евро.



На правах рекламы



РЕСТАЙЛИНГ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Мощный 400-сильный двигатель KAMAZ с системой топливоподачи «Common Rail»
- Грузоподъемность 25,5 т
- Объем самосвальной платформы 16 или 20 м³
- Самосвальная платформа овального сечения
- Пневмоподвеска кабины и сидений
- Увеличение ресурса на 15%
- Увеличение межсервисного интервала на 80%
- Снижение расхода топлива на 10%



KAMAZ - 65201

KAMAZ

8-800-555-00-99

callcentre@kamaz.org

www.kamaz.ru



ИТОГИ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ



Китайская компания «Хайгер» отметила пятилетие присутствия на российском рынке. Как производитель использовал опыт эксплуатации своих машин и какие из него сделал выводы, узнаем от **Константина Закурдаева**.

В первую очередь автобусы довели до требований Евро-4. Помимо более совершенного двигателя и наличия отдельного подогреваемого бака для AdBlue такие автобусы отличают улучшенная шумоизоляция, антиблокировочная система фирмы «Вабко», автоматическая система пожаротушения. Туристическим моделям немного нарастили передний свес, попутно расширив проем передней двери. Чтобы водитель мог всегда видеть вынесенное вперед зеркало заднего вида, над левым стеклоочистителем установили еще один, увеличивающий площадь очистки.

Все поставляемые к нам «хайгеры» обзавелись более вместительным топливным баком, предпусковым подогревателем «Вебасто» или «Эбершпехер», а также увеличенным бачком омывателя. Дополнительные отопители перенесли из-под сидений в боковины, где они надежнее защищены и не препятствуют мытью пола. Кроме того, удлинители внутренних задних колес, чтобы подкачивать их без демонтажа наружных.

Среднеразмерные туристический KLQ6885Q и городской KLQ6891GA

теперь комплектуют ведущими мостами «Дунфын Дана» с креплением колес шпильками без футорок. Вместо принудительного привода вентилятора поставили электромагнитную муфту.

Моторный отсек автобуса KLQ6885Q снизу прикрыли алюминиевой защитой. То же самое проделали

на больших «хайгерах» – моделей KLQ6119TQ и KLQ6129Q, кузова которых теперь подвергают катафорезу. Три упомянутые модели получили также систему принудительного притока воздуха к отопителю ветрового стекла для предотвращения его запотевания.



Автобус среднего класса «Хайгер-KLQ6885Q».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Higer			
	KLQ6885Q туристический	KLQ6891GA городской	KLQ6119TQ туристический	KLQ6129Q туристический
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	8860/ 2450/3365	8965/ 2440/2900	11 550/ 2550/3400	12 000/ 2500/3520
Число мест/сидений	35/35	47-56/22-31	47/47	41-49/41-49
Снаряженная/полная масса, кг	9250/12 200	9200/12 400	13 000/17 000	14 140-14 470/ 18 000-18 540
ДВИГАТЕЛЬ				
Рабочий объем дизеля, л		6,7		8,9
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	154/210 2500	136/185 2500	199/270 2500	250/340 2100
Крутящий момент, Н·м при об/мин	800 1200-1700	700 1100-1700	942 1400	1425 1100-1400
ТРАНСМИССИЯ				
Коробка передач	M6	M5		M6
Объем топливного бака, л	2×110	180	2×200	2×x220
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Размер шин	8.25R20	255/70R22,5		295/80R22,5

На правах рекламы

KLQ6119TQ предлагают теперь и в упрощенной версии – с одинарными стеклами и форточками вместо кондиционера. Ну а на флагманском KLQ6129Q стоят улучшенные сиденья (их устанавливают по заказу), модернизированная коробка передач и алюминиевые диски.

Модернизировали и городской KLQ6891GA. Его снабдили пневмоподвеской, бескамерными шинами, а также коробкой передач с более привычным алгоритмом и сниженным усилием переключения. Для обслуживания отопителя передняя маска теперь сделана открываемой, оптимизировано расположение органов управления. Разработана модификация с центральной накопительной площадкой.

А вскоре в России появится и принципиально новый автобус – 35-местная туристическая модель KLQ6928Q. **ЗР**

➤ **Новый KLQ6928Q**
внешне заметно
отличается
от нынешнего
KLQ6119TQ.

➤ **На приборной**
панели теперь есть
монитор: водитель
видит обстановку
сзади или проем
второй двери.



КАМАЗ ЛИЗИНГ
МАШИНА ВАШЕГО БИЗНЕСА

ЛИЗИНГ

АППЕТИТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

программа на ваших условиях



Параметры сделки уточняются в зависимости от условий договора

8-800-555-00-99

www.kamazleasing.ru
www.kamaz.ru



КАМАЗ-ЛИЗИНГ в официальных дилерских
центрах ОАО «КАМАЗ» по всей России



БЕЗ ШУМА И ДЫМА

Говорят, в Москве появятся автобусы на электротяге. А кое-где подобные машины возят пассажиров уже лет сорок, но до сих пор исчисляются не тысячами – лишь десятками. Тому есть причины, поясняет **Алексей Воробьев-Обухов**.

При всем разнообразии конструкций у экологически чистых автобусов есть общее – колеса, приводимые в движение электромоторами. Но откуда берется ток? В зависимости от его источника придуманы разные названия таких машин: электробус, капабус, автобус на топливных элементах. С первым все ясно: под полом спрятаны мощные аккумуляторные батареи, которые долго заряжаются и недолго везут. В капабусах (от англ. capacitor – конденсатор) электричество накапливается в так называемых супер- или ультраконденсаторах. Они и вовсе спринтеры, а не стайеры, зато пополнить заряд можно очень

быстро, чуть ли не на каждой остановке, пока пассажиры входят или выходят.

Сегодня самый эффективный вариант – автобус на топливных элементах. Здесь хранят не электричество, а водород для его выработки прямо на борту. Чтобы не повторять каждый раз столь длинное определение, назовем такие машины водоробусами. Пробег у них вполне приличный, проблему составляет инфраструктура для заправки: чтобы закачать в баллоны на крыше достаточное количество самого легкого газа, его приходится сжимать до чудовищных давлений (250–700 бар!) либо сжижать при не менее пугающем



Электробус «Мерседес-Бенц ОЕ 302» приступил к перевозкам в 1969 году. Батареи тогда были только свинцовые, из-за их огромного веса (3,5 т) количество мест уменьшилось со 110 до 65. Электричества хватало на пару часов или 40–50 км пробега. Поэтому в дополнение к 200-сильному электромотору на машину поставили запасной 65-сильный дизель (сейчас сказали бы – range extender, продлеватель пробега). Его обычно заводили, когда автобус выезжал за пределы центра Мюнхена, где на диковинке могли покатаются гости Олимпиады 1972 года.

Итальянский электробус «Технобус-Гулливер» попал в объектив в канадском Квебеке, но еще шесть сотен его собратьев бегают в Англии, Франции, Германии, Италии (само собой), Португалии и Испании. Хотя, скорее, не бегают, а ходят – максимальная скорость у них 33 км/ч. «Гулливер» не столь велик, как можно было бы подумать, – его длина всего 5 м. При этом в салон влезает до 22 человек. Масса электробуса солидная – целых 6 т!



В Лондоне прокатиться в водоробусе совсем не сложно, их довольно много на линиях в центре города. Машины здесь разных фирм, эта выпущена компанией «Райтбас», а ее фото привлекло нас тем, что на нем очень хорошо видны огромные баллоны для водорода, размещенные на крыше.

На правах рекламы

**RENAULT
TRUCKS
DELIVER***

**РОЖДЕННЫЙ СТРОИТЬ
КЕРАКС 440 - 6x4**

ВЫСОКАЯ НАДЕЖНОСТЬ
ОТЛИЧНАЯ ПРОХОДИМОСТЬ
ЗАПАС ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ
НАГРУЗКА НА ОСИ: 9 + 2x16 тонн
ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

www.renault-trucks.ru



ООО "РЕНО ТРАКС ВОСТОК"

г. Химки, ул. Ленинградская, вл. 39, стр. 6, Бизнес Парк "Химки", тел.: +7 (495) 721 12 80, факс: +7 (495) 721 12 82, www.renault-trucks.ru





Водоробус «Форд E-450 H₂ICE» появился в 2005 году и представляет собой как раз то исключение из правил: водород сгорает в десяти цилиндрах 6,8-литрового 188-сильного двигателя «Тритон». Запас хода без дозаправки – около 240 км. Такие машины выпускаются небольшими партиями и перевозят, в том числе, школьников по дорогам США и Канады.

Это тоже водоробус, хотя и гусеничный. Фирма «Вентури» сделала свой концепт «Антарктика» для использования на научной станции «Принцесса Елизабет» при температурах до -50°C . Весит машина 1200 кг, везет тонну живого веса на расстояние до 150 км со скоростью до 40 км/ч. Управление двумя бортовыми электромоторами идет по проводам (система Drive by Wire).

Необычный автопоезд обнаружился в Канаде. В прицепе дополнительные аккумуляторы, что позволяет увеличить запас хода, не уменьшая количества мест в самом автобусе. Существует и версия с прицепным дизель-генератором. Оригинально!



В Дрездене, если повезет, можно увидеть «АутоТрамБус» – капабус, по нашей классификации. Его конденсаторы заряжаются током в 1000 А при напряжении 700 В за 30–60 с от обычной контактной сети. Главное – правильно составить маршрут, чтобы вовремя успеть подключиться к проводам.

холоде (-250°C). Баллоны в этом случае устроены наподобие термоса; расходовать водород нужно быстро, иначе он по мере прогрева станет стравливаться через предохранительный клапан и баллон потихоньку опустеет. Но рейсовый автобус, как правило, на месте долго не стоит.

Отметим, что именно из-за летучести водорода баллоны с ним размещают обычно на крыше: случись утечка, газ уйдет в небо.

Для полноты картины добавим еще одну экзотическую особенность водоробуса: газ можно не превращать в ток, а просто сжигать в цилиндрах ДВС. Электромотора тут, понятное дело, нет, но с экологией все в порядке, так что для рубрики «Экотранспорт» такой водоробус тоже подходит.

ЗР





ГОРОДСКАЯ ЛАБОРАТОРИЯ

По французскому Лиону колесит необычный развозной фургон, придуманный компанией «Гемко Е-тракс»: «Урбан Лаб 1». Его особенность — погрузочная площадка практически на уровне земли. Причем никаких подъемных рампы: на остановках весь грузовик приседает так, что пол кузова ложится на дорогу. Нечего и говорить, насколько это облегчает и ускоряет

процесс погрузки-выгрузки. Интересен и привод фургона, берущего на борт до 9 т. Дизельный двигатель вращает генератор, а в задних колесах интегрированы электромоторы. Запаса энергии в батареях хватает для бесшумного и абсолютно безвредного подъезда и маневрирования вблизи нужной торговой точки, что наверняка оценят местные жители.

НАЧИНАЕМ ТЕЛЕПЕРЕДАЧУ

Зеркала заднего вида уступают место видеокамерам. Особенно интересно и полезно поставить такую на корму последнего прицепа автопоезда. Но как передать картинку через несколько сцепок на пару десятков метров? Эту задачу решила система «Перфект-Вью VT 100DIG» компании «Веко», снабдившая камеру радиопередатчиком. Сигнал передается сжатыми цифровыми пакетами так, что при



возникновении помех система автоматически переключается на другой частотный канал. В итоге водитель видит абсолютно устойчивую картинку высокого разрешения, что существенно облегчает маневрирование и делает его безопаснее.

В ГЛУШЬ

Крупнейшие строительные проекты начинаются там, где еще не проезжало колесо. Специально для труднодоступных мест и создан самосвал «Рено-Керакс 8×8». Кроме привода на все колеса его отличают 340-миллиметровый дорожный просвет и углы въезда/съезда в 31 градус. Полная масса достигает 40 т, поэтому рама существенно укреплена. Для отдаленных районов с низкосортным топливом предназначен и двигатель, отвечающий стандартам Евро-3, хотя в гамме предусмотрена и версия под Евро-5.



ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ

Автоцентр «ГЕМА-Трак» получил статус официального дилера по продаже грузовых автомобилей и спецтехники «Мерседес-Бенц». Огромные площади салона позволяют хранить в ожидании покупателя до 100 автомобилей, а сервис способен одновременно обслужить более 50 грузовиков. Заехать на них сюда достаточно просто: построенный по стандартам «Мерседес-Бенц» автоцентр спланирован так, чтобы большегрузные тягачи и автопоезда не испытывали проблем.



КОРЗИНА К ОБЛАКАМ

На парижской выставке «Интермат» был показан коленчатый подъемник WT 700 компании «Палфингер». В его характеристиках цифра 7 встречается неоднократно. Например, в корзину можно загрузить до 700 кг и поднять ее на высоту 70 м! Процесс занимает считанные минуты.

Интерес вызвали и другие новинки, в том числе подъемник P 210 BK. Он интересен не столько высотой, сколько гибкостью: способен, например, ювелирно провести корзину сквозь ворота и уже за ними поднять на нужную высоту.



Подшипники

от официального поставщика
на конвейерные предприятия
с увеличенным сроком
эксплуатации и доступной
ценой, повышенной
грузоподъемностью и
низким уровнем шума.

Оптовые поставки
подшипников для
автомобилей

CHEVROLET
RENAULT
DAEWOO
Daimler
KAMAZ
BPW
BAZ
YAZ
GAZ

VOLZHSKIY
STANDART

BEARING

*Приглашаем к сотрудничеству
дистрибьюторов,
ориентированных на продажу
качественных запчастей*

ПРОВЕРЕНО
НА РОССИЙСКИХ
ДОРОГАХ



Ресурс 100 тыс. км ! *

тел.: +7 (495) 775-81-28
тел.: +7 (495) 775-81-30

www.epkgroup.ru
www.vpz-st.ru

* При соблюдении условий монтажа и эксплуатации



дизайн-центр

За рулем

Изготовление
оригинал-макетов
рекламы,
дизайн
и верстка
брошюр,
буклетов
и другой
полиграфической
продукции.

(495) 363-47-27

**“ЕСЛИ У ТЕБЯ ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПРАВИТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ
СВОЕЙ ОШИБКИ, ЗНАЧИТ ТЫ НЕ ОШИБСЯ...”**

ВОСТОЧНАЯ МУДРОСТЬ



**НЕ ОШИБИСЬ В ВЫБОРЕ ИСТИННОГО ИСТОЧНИКА ИНФОРМАЦИИ
ОБ АВТОМОБИЛЯХ ИЛИ ИСПРАВЬ СВОЮ ОШИБКУ –**

Двигай на ZR.RU

Не много в России пилотов, одержавших столько побед в различных зимних гонках. Беседуем с Кириллом Ладыгиным – обладателем Хрустальной шины, главного приза Гонки звезд «За рулем».

ЧЕЛОВЕК-ЛЁД

– Про вас иногда рассказывают небылицы. Например, что все свободное время между стартами в гонках вы спите. А что вы за человек вообще, как вы описали бы себя?

– Да, стараюсь поспать при удобном случае – скажем, в машине, когда едем. Это прибавляет сил. Считаю, что по жизни я добрый. Но, если выведут из себя, ко мне лучше не подходить.

– Есть ли у вас еще какое-нибудь любимое занятие кроме гонок?

– Свободное время люблю проводить с семьей. Часто играю в гоночные симуляторы. К примеру, сейчас с помощью симулятора готовлюсь к чемпионату GT3 и изучаю новые трассы.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Кирилл ЛАДЫГИН родился 17 декабря 1978 года в Свердловске. Женат, есть дочь, ныне живет в Самарской области. С шестилетнего возраста занимался картингом, одерживал победы во всех возрастных группах и классах машин. С 1984 по 2007 год собрал в картинге коллекцию из 11 высших титулов. В 2003-м попробовал силы в кольцевых гонках и год спустя выиграл серию «Лада-Революшн». В 2008-м стал призером сразу четырех чемпионатов страны – по картингу, ралли, кольцевым и трековым гонкам. Спортивные журналисты тогда признали Кирилла лучшим гонщиком года. Особенно хорош Ладыгин на ледовом покрытии: трехкратный победитель Гонки звезд «За рулем», пятикратный призер чемпионата страны по трековым гонкам, дважды выиграл тольяттинскую Рождественскую синхронную гонку.

– **Ледовые гонки совершенно особенные: мало того, что очень скользко, так еще и неравномерно скользко. И лед везде разный. Что требуется гонщику для успешных выступлений на льду?**

– Необходимо иметь хороший, конкурентоспособный автомобиль. Чувство льда мне досталось от картинга, где я ездил зимой без шипов на многих соревнованиях. Потом начал ездить без шипов на машине. Так что, когда сел на машину с шипами, для меня это было очень просто.

– **А что дает пилоту большая практика выступлений на зимнем треке, – что такого особенного, чего не получишь больше нигде?**

– Привычку к скорости. Она порядка 160 км/ч, на этой скорости боком входишь в поворот. И чувство автомобиля в заносе. Также это помогает участвовать в гонках во время дождя.

– **Вы ехали Гонку звезд «За рулем» с 2006 года во всех ее форматах, и почти всегда успешно.**

А какая схема Гонки звезд вам нравится больше всего?

– Больше всего понравилось, когда мы ездили часовую гонку. Эта схема дает возможность всем сильным пилотам попасть в финал. Что, в свою очередь, делает его непредсказуемым.

– **Вы гонщик-универсал и попробовали почти все дисциплины автоспорта, кроме некоторых экзотических – например, трофи-рейдов. И везде становились победителем или призером, но чаще всего на кольце. Выходит, езда по однородному асфальту вам нравится больше всего?**

– Мне очень нравится ралли. Но, чтобы участвовать в таких гонках, нужны немалые средства и целый штат для обслуживания автомобиля. А в кольце у меня больше всего практики, отсюда и результаты.

– **Российский автоспорт уже лет пятнадцать топчется на месте, особого прогресса нет ни в одной дисциплине. Открыли несколько кольцевых трасс, но и кольцо пока выглядит бледно. Что мешает российскому автоспорту развиваться?**

– Не хватает поддержки со стороны правительства. Не развиваются спортивные клубы. Всем известно, что автоспорт не такой бизнес, на котором можно много заработать. Сами гонки очень редко показывают по телевизору, а это мешает привлекать новых спонсоров.

– **Вам доводилось работать в профессиональной заводской команде. Дает ли это гонщику какие-то преимущества в наших условиях?**

– Конечно. Прежде всего, там хорошая организация работы: каждый занимается своим делом. Очень много технического персонала. Пилоту

остается только работать над собой, ему не приходится лезть в тонкости настройки автомобиля.

– **Вы один из немногих российских пилотов, выступавших в туринговом чемпионате мира WTCC. Проект «Приора» сейчас закрыт. Был ли шанс довести машину до уровня, при котором она стала бы выигрывать?**

– Рано или поздно все равно смогла бы выиграть. Возможно, в этом году она уже ехала бы в первой тройке. Теперь вместо нее в WTCC будет «Лада-Гранта», которая приняла многие наработки от «Приоры».

– **Кого из иностранных гонщиков вы поставили бы на самую высокую вершину и кого – из наших?**

– Из иностранных – Себастьяна Феттеля, из наших – Евгения Новикова. Он тратит много сил, чтобы добиться результатов в мировом ралли.

– **В этом году стартуете в чемпионате GT3 за рулем «Феррари». Почему именно там? Есть ли другие планы на сезон?**

– Сейчас я выступаю за команду Russian Bears Motorsport, которую возглавляет Вячеслав Малеев. Решение участвовать в GT3 принято моим руководством. Возможно, еще мы проедем испанский чемпионат на «СЕАТе-Леон».





РОЛЕВЫЕ ИГРЫ

Пробиться в Формулу-1 чрезвычайно трудно, а вылететь из нее подчас необычайно легко. О судьбах современных гонщиков размышляет **Сергей Зиновьев.**

Для Виталия Петрова, потерявшего прошлой осенью место в «Лотосе GP», был готов запасной вариант: работа тест-пилотом у поставщика шин для чемпионата мира – «Пирелли». Прямо скажем, сомнительное удовольствие: на закрытых трассах с пустыми трибунами стирать покрышки на болидах прошлогодних моделей... Неужели так лучше, чем вообще никак?

Повезло! Долгие и сложные переговоры с «Катерхемом» дали положительный итог. Команда изгнала Ярно Трулли и взяла на его место Петрова. Сам итальянец до последнего дня утверждал, что у него действующий контракт. И потом делал вид, что ошарашен таким решением.

Петров остался в Формуле! Конечно, это хорошо и для нас, российских болельщиков, и для Виталия тоже. Но представьте, какие чувства

испытал Ярно. Наверное, такие же, как и сам Петров в начале декабря, когда команда вежливо сообщила, что он свободен, и сердечно поблагодарила за плодотворное сотрудничество. Как Себастьян Буэми и Хайме Альгерсуари, без видимых причин дуэтом отчисленные из «Торо Rosso» по итогам прошлого сезона. Как Ник Хайдфельд, изгнанный из того же «Лотоса» посреди сезона под надуманным предлогом. Наличие действующего контракта совершенно ничего не гарантирует, должность тест-пилота – тем более.

Похоже, командам нет никакого дела до переживаний пилотов, а статус гонщика и собранные им титулы не играют большой роли. Вспомните короткий период выступлений Фернандо Алонсо за «Мак-Ларен». Правда, тот эпизод до сих пор не совсем ясен: то ли команда ли выжила несговорчивого

испанца, то ли он сам счел за благо ретироваться. Скорее всего, и то и другое.

Результаты, видимо, тоже не имеют значения. Фелипе Масса ровным счетом ничего не показал в прошлом году, но «Феррари» не спешит от него избавляться. Команды подчас выбирают пилотов по каким-то непонятным соображениям, ориентируясь отнюдь не на уровень мастерства. Тезис о том, что в Формуле-1 собраны лучшие из лучших, явно устарел.

При всем уважении к победам в британской Формуле-3 и титулам вице-чемпионов серии «Рено-3,5» – ну чем Жан-Эрик Вернь и Даниэль Рикьярдо лучше Хайме Альгерсуари? За какие достижения в чемпионат мира пригласили Жерома д'Амброзио? В серии GP2 бельгиец провел два малозаметных года, а до того выиграл лишь весьма скромный турнир Формулы-«Мастер». Почему из «Форс-Индия» удалили настоящего лидера команды Адриана Сутиля, который завершил чемпионат девятым? Необъяснимо. Гонщики в команде – люди подневольные. Они не могут высказывать критические мысли о командах и Формуле-1 в целом. Только хорошее! В лучшем случае нейтральное. Вспомним: Жак Вильнёв,



- ❖ Михаэль Шумахер в 43 года, конечно, не тот, что раньше, и стабильно уступает Нико Росбергу. Однако место в серьезной команде для него нашлось.
- ❖ О своем гоночном будущем могут не беспокоиться лишь самые яркие звезды первой величины. Но их в чемпионате не так уж много: пилоты трех-четырех топ-команд, да и то не все.
- ❖ Множество былых побед и титул отнюдь не открывают для Кими Райкконена любые двери. Возвращение финна в «Мак-Ларен» или «Феррари» нынче выглядит нереальным.



НАЧАЛО СЕЗОНА

Первые Гран-при чемпионата оказались слишком нетипичными, чтобы стать основой для каких-то глубоких выводов. В Австралии нетипична сама трасса, а в Малайзии гонка была дождевой и все карты изрядно спутались. Тем не менее обе квалификации выиграл Льюис Хэмилтон, а Дженсон Баттон дважды был вторым. «Мак-Ларен» в прекрасной форме!

Победа Фернандо Алонсо в Сепанге не должна обольщать. «Феррари» в число фаворитов нынче включают со многими оговорками, равно как и «Мерседес GP». Настоящий сюрприз – скорость «Лотоса». Но вспомним: он и год назад на старте сезона был хорош, а потом постепенно сдал.

Сюжет, по-видимому, останется прежним: титулы оспорят «Ред Булл» и «Мак-Ларен». Хотя остальные, возможно, в этом году будут им изрядно мешать.



ШАНСЫ ПЕТРОВА

Поменяв название, новая команда Виталия сменила еще и поставщика двигателей, что более важно. «Катерхем» теперь оснащают полноценным мотором «Рено». Мотор, конечно, чемпионский, но его лошадиные силы или, например, какая-то особая эластичность сейчас почти ничего не решают. Аэродинамика всему голова! Это самая сложная и трудоемкая часть работы конструкторов.

Зачетные очки «Катерхему» светят только при уж очень благоприятном стечении обстоятельств. В любом случае нужна серьезная модернизация машины. Понимает это и команда, и сам Петров: «Машина показала себя очень стабильной, и это вселяет оптимизм. Но мы очень осторожны в прогнозах».

склонный иногда рубануть правду-матку, продержался в чемпионате недолго и ушел из спорта в расцвете сил. Чемпиону мира почему-то не нашлось работы!

Почитайте речи пилотов в коммюнике и интервью – они говорят почти одинаково. Ответы на вопросы во многом предсказуемы. «Фантастика! Мы проделали большую работу! Я благодарю команду!» – три ключевые фразы современной Формулы-1. Это, в общем, понятно. Подготовка гонщика ныне включает в себя уроки общения с прессой и начинается еще в младших

формулах. Даже честно признать, что с такой слабой машиной в чемпионате нет никаких шансов, они не могут. «Мы много работаем, мы будем бороться...»

Такова часть платы за право быть пилотом Формулы-1. Даже в маленькой «Марусе» или HRT ты все равно на виду. За тебя болеют соотечественники. И как знать, может, несмотря на вечное пребывание аутсайдером, тебя когда-нибудь позовет топ-команда. Верить в это, наверное, несколько наивно. Но во что тогда вообще верить, приходя играть роль пилота в Формуле-1?

- ❖ Место в «Катерхеме» Петрову удалось получить ценой увольнения другого пилота. Единственное утешение: формульная карьера 37-летнего Трулли и так близилась к завершению.





НА ПЕРВЫЙ-ВТОРОЙ РАССЧИТАЙСЬ!

Без конкуренции, без интриги любая гонка зачахнет очень быстро, считает **Вадим Крючков**, побывавший на стартовом этапе IRC.

Фото автора.

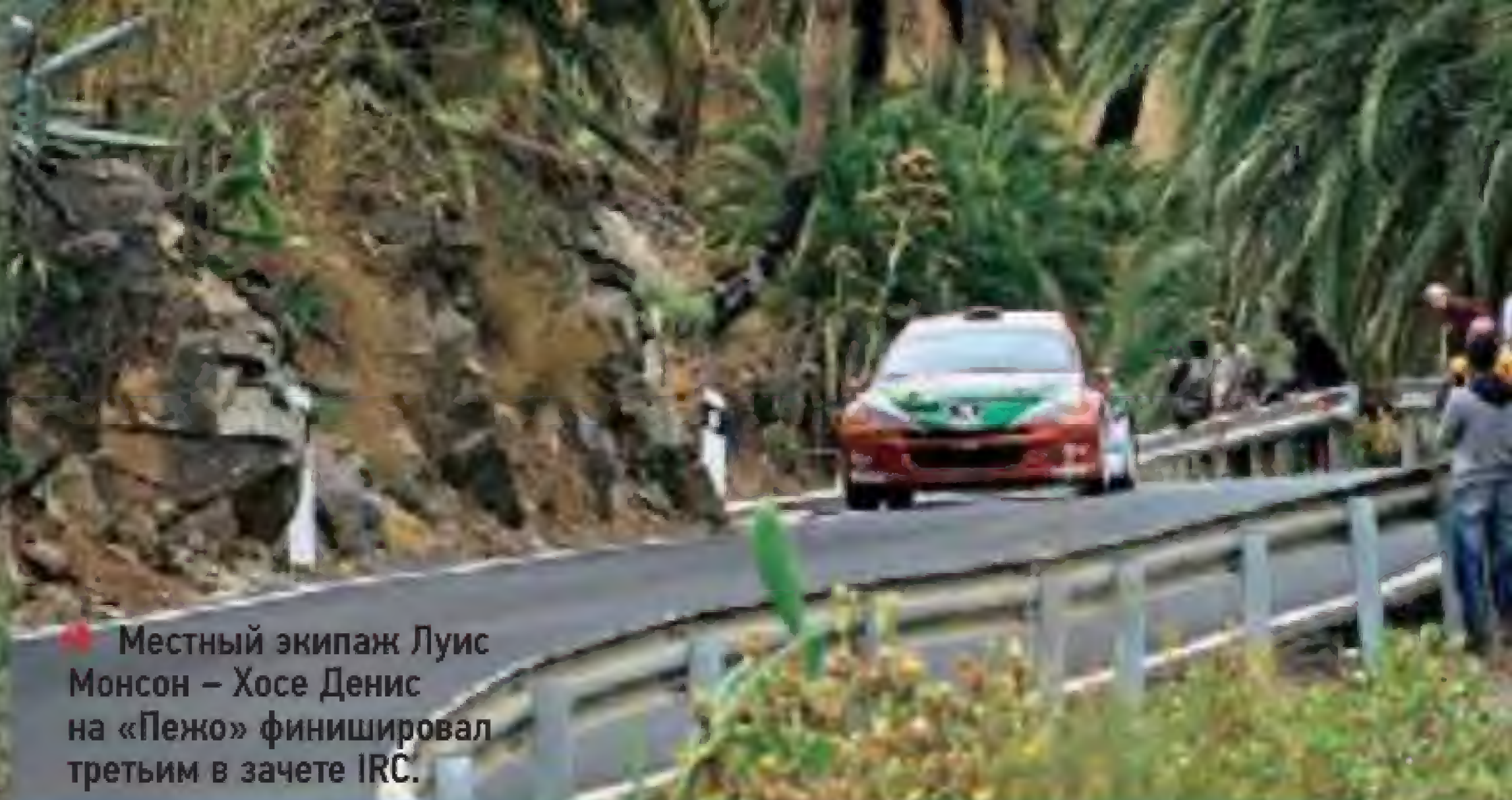
Еще осенью 2011-го IRC производила впечатление успешной раллийной серии. А уже ранней весной от бывшего благополучия остались одни воспоминания. Стартовая гонка нового сезона на Канарских островах собрала всего одиннадцать машин зачетной группы S2000 (в минувшем году на некоторых этапах видели и тридцать!). Но дело даже не в количестве, а в качестве: претендентов на первое и второе места нынче оказалось всего два.

Почему? Целая плеяда сильных пилотов покинула серию – те, кто обеспечивал интригу и в борьбе за титул, и за победу на отдельном этапе. Вычитаем шкодовского ветерана Фредди Лойкса и всех лидеров полузаводских команд «Пежо». Бриан Буффье, Гай Уилкс, Тьерри Новиль нынче в IRC не выступают. «Шкода» теперь единственная фирменная команда. Мало того, делает ставку на пилота-клиента, представителя Skoda UK Motorsport Андреаса Микельсена. Свои же,

❖ Главный претендент на титул Андреас Микельсен – любимый клиент «Шкоды» и, пожалуй, любимец болельщиков.

❖ В рамках серии IRC состоялся этап чемпионата Испании. Увлекательное зрелище, когда за подиум бьются пять «порше», и каждый – 911 GT3.





Местный экипаж Луис Монсон – Хосе Денис на «Пежо» финишировал третьим в зачете IRC.



Как в старые добрые времена, зрители расположились вплотную к трассе. А как иначе, в горах трибун нет!

Этап на Канарских островах – типичная асфальтовая гонка в горной местности.

Претендент номер два – заводской пилот «Шкоды» Ян Копецки выступит не на всех этапах. В отсутствие чеха стартует претендент номер три – Юхо Ханнинен.



На правах рекламы

АНДРО - ПРО Мужские Секреты!

Предстательную железу не зря сравнивают с сердцем. Ритмически сжимаясь во время оргазма, она дарит сладострастные ощущения за счет выброса спермы. Секрет простаты входит в её состав. С возрастом может появиться неприятная проблема – аденома простаты. Ей сопутствует вялая эрекция, слабое семяизвержение, как результат – сексуальная неудовлетворенность обоих партнеров. Но, главное, аденома мешает мочеиспусканию! Скучная струя мочи, частые походы «по-маленькому» — повод задуматься о здоровье простаты и познакомиться с АНДРО-ПРО!

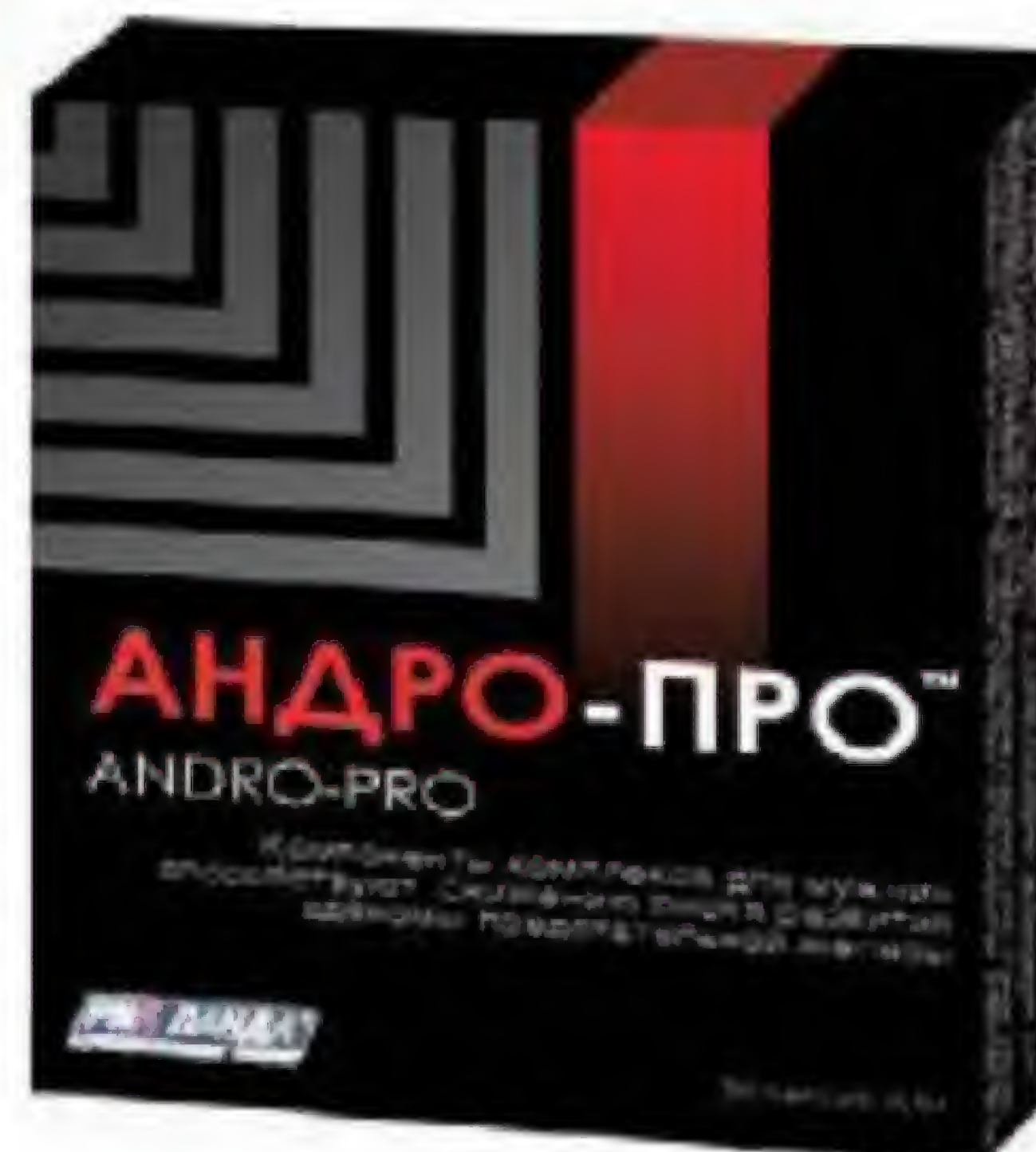
АНДРО-ПРО — натуральное средство для предупреждения аденомы. Экстракты Пиджеума и семян тыквы сдерживают рост простаты и нормализуют её работу. Бонистеин и ликопин предупреждают развитие опухолей. АНДРО-ПРО содержит целый набор аминокислот и «половых» витаминов в сочетании с цинком! В составе АНДРО-ПРО отсутствуют гормоны и стимуляторы, а

значит, нет угрозы повышения давления и других нежелательных эффектов.

— В электричках-то туалета нет! — говорил один пожилой родственник. — Раньше, бывало, пока доедешь до дачи, еле дотерпишь! Теперь совсем другое дело. Все-таки, АНДРО-ПРО — это вещь! Могу и кваска в дороге выпить, и на тёток поглазеть!

Всего одна капсула АНДРО-ПРО в сутки предупреждает развитие аденомы. Возвращается нормальная частота мочеиспускания, восстанавливается половая функция, снижается вероятность рака простаты! АНДРО-ПРО: здоровье простаты — спокойствие Вам!

Спрашивайте в аптеках!



ВСЕГО ОДНА КАПСУЛА АНДРО-ПРО В СУТКИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ РАЗВИТИЕ АДЕНОМЫ

Телефон горячей линии: 8-800-333-10-33 (звонок по России бесплатный, часы работы: пн-пт. — 09.00-19.00; сб. — 10.00-19.00; вс. — выходной) www.riapanda.ru
БАД. Не является лекарством. Перед применением проконсультируйтесь со специалистом. РЕКЛАМА.



- 🔴 Экипаж Мигель Фустер – Игнасио Авиньо на трассе...
- 🔴 ...и на подиуме. Результаты на спецучастках у победителей этапа чемпионата Испании сопоставимы с временами лидеров IRC.
- 🔴 Олдтаймер «Альфа Ромео-2000 GT» финишировал предпоследним. Но как красиво ехал!



заводские Ян Копецки и Юха Хяннинен будут выступать по «мигающему» графику. На Канары, например, приехал Копецки. Налицо расписанная загодя интрига серии: победить должен Микельсен, заводским шкодовцам предстоит разыграть второе и третье места. Математика простая: фирменные пилоты могут поочередно выигрывать этапы, Андреас – лишь заезжать на подиум. Все равно при итоговом расчете на первый-второй нетрудно угадать, кто станет первым.

На Канарах, разумеется, чуда не произошло. Лидировал Микельсен, Копецкий шел вторым, потом у норвежца возникли небольшие проблемы с двигателем, – в итоге Копецкий первый, Микельсен второй. Третьим финишировал местный экипаж на «Пежо», вряд ли претендующий на высокие места по итогам сезона.

В ходе раллийного уик-энда на Канарах проходил также этап чемпионата Испании. Местные раллисты стартовали сразу же

за пилотами IRC. Честно говоря, испанское первенство было зрелищнее основного действия.

Долго ли проживет чахнувшая на глазах IRC? В нынешнем виде – последний сезон. Что будет дальше? Пока неизвестно. У той же «Шкоды» больше сорока клиентских «фабий S2000», распроданных по всему миру. А еще есть клиентские «пежо» и «форды». Вся эта техника обязательно будет ездить, и, уверяю вас, не только в местных чемпионатах.

Пришло время выбирать!

● Шины

летние, зимние,
для легковых
и грузовых автомобилей



● Колеса

стальные и легкосплавные



● Где купить

Продукцию издательства
«За рулем» можно заказать

в Интернете по адресу: <http://shop.zr.ru>

по электронной почте: katalog@tdzr.ru

по тел.: (495) 223-23-95

(прием заказов круглосуточно)

(495) 775-85-48

(справки и консультации по продукции)

по почте: 105118, Москва,

Бакунинская 72, «За рулем»

Оптовая продажа:

тел.: (499) 261-87-61, 261-07-23

E-mail: opt@zr.ru



Более 2000 моделей
в новом выпуске каталога
«Мир автомобильных
шин и колес - 2012»

НОВИКОВ: ПЕРВЫЙ ПОДИУМ!



Ралли Португалии, наверное, запомнится пилотам заводских команд как большой кошмар. Не только потому, что шли дожди, дороги кое-где даже затопило и несколько скоростных участков пришлось отменить.

Первым сошел победитель предыдущей гонки в Мексике и лидер чемпионата мира Себастьян Лозб, вылетев с трассы и вдребезги разбив «Ситроен». Затем свалился в канаву и там застрял «Форд» Яри-Матти Латвалы. Вскоре такой же конфуз произошел с Петером Сольбергом, который, впрочем, на дру-

гой день продолжил гонку с большим штрафом. Лидером стал Микко Хирвонен, он привел DS3 к уверенной победе. Однако финна дисквалифицировали — техкомиссия нашла на его машине сцепление, не соответствующее регламенту.

Таким образом, героями гонки стали пилоты «маленьких» команд. И, что особенно приятно, второе место в «абсолюте» добыл Евгений Новиков! А ведь это могла быть и победа — в какой-то момент гонки россиянин шел впереди Мэдса Остберга.

«КРЫЛО» ДЛЯ ЛЕ-МАНА

«Ниссан» провел на трассе в американском Себринге первые тесты экспериментального гоночного автомобиля DeltaWing. Несмотря на футуристический, почти неправдоподобный дизайн, эта машина ездит! Причем настолько неплохо, что стартует в ближайших «24 часах Ле-Мана» — правда, под нулевым номером и вне зачета.



Для «Дельта-Крыла» пока просто нет ниши в классификации автомобилей для гонок на выносливость: непонятно, в какую зачетную группу его пристроить. Четырехцилиндровый двигатель 1,6 л с непосредственным впрыском и турбо-нагнетателем развивает 300 л. с. Это вдвое меньше, чем у обычных ле-мановских прототипов LM1 и LM2, однако «Дельта» вдвое легче. И, говорят, вполне сможет конкурировать с ними по скорости.

ОЖИВЛЕНИЕ «ТУРИНГА»



«Туринговый» чемпионат мира WTCC очень серьезно модифицировал календарь. Появились этапы в США (Сонома), Японии (Сузука) и Словакии (Братислава), серия посетит также трассу в Шанхае.

А вот придать турниру интригу, похоже, намного труднее: «Шевроле-Круз» намерен доминировать и дальше. Правда, на стартовом этапе в Монце самым быстрым в квалификации был Габриэле Тарквини на «СЕАТе-Леон». Однако итальянца лишь раз пустили на подиум, причем на третью ступень, а оба заезда выиграл действующий чемпион Иван Мюллер.

Для Алексея Дудукало (он по-прежнему партнер Тарквини по команде «Лукойл Рейсинг») все началось девятым местом на старте. А заверши-

КАЛЕНДАРЬ

- 4–5.05** Кубок России по ралли, «Голубые озера», Невель, Псковская область
- 4–6.05** чемпионат России по кроссу (грузовики, УАЗ), Рязань
- 11–12.05** Кубок России по ралли-рейдам, баха «Засечная черта», Ульяновск
- 11–12.05** Кубок России по ралли, «Альянс-Авто», Асбест, Свердловская область
- 11–13.05** чемпионат и первенство России по картингу, Курск
- 11–13.05** Кубок России по трофи-рейдам, Краснодарский край
- 12–13.05** чемпионат России по кроссу (легковые), Воронеж
- 19–20.05** чемпионат и Кубок России по кольцевым гонкам (все классы), «Смоленское кольцо»
- 18–20.05** чемпионат России по ралли, Браслав, Беларусь
- 18–20.05** чемпионат России по ралли-кроссу, Казань
- 18–20.05** Кубок России по трофи-рейдам, Екатеринбург
- 24–27.05** чемпионат и Кубок России по кроссу (легковые, багги), станция Новомарьевская, Ставропольский край
- 25–27.05** чемпионат России по трофи-рейдам, Тверская область
- 26–27.05** традиционная гонка (легковые, грузовики, УАЗ), Чита
- 26–27.05** традиционная гонка (легковые, багги, грузовики), Ростов-на-Дону

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

4-й этап, Ралли Португалии

1. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	4:26.11
2. Е. Новиков (Россия, «Форд-Фиеста»)	1.33
3. П. Сольберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	1.55
4. Н. аль-Аттия (Катар, «Ситроен-DS3»)	6.05
5. М. Прокоп (Чехия, «Форд-Фиеста»)	6.09
6. Д. Кюйперс (Голландия, «Форд-Фиеста»)	6.47

После 4 этапов

Пилоты	
1. С. Лозб	66
2. П. Сольберг	62
3. М. Остберг	53
4. М. Хирвонен	50
5. Е. Новиков	39
6. Я.-М. Латвала	28

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

2-й этап, ралли «Лахденпохья»

1. Д. Тагиров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	1:12.03
2. С. Успенский (Москва, «Субару-Импреза»)	0.05
3. Н. Филиппов (Санкт-Петербург, «Шкода-Фабия»)	0.10
4. В. Прохоров (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	0.25
5. И. Буланцев (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1.20
6. И. Трегубов (Пермь, «Субару-Импреза»)	1.34

лось сбоями электроники: в первом заезде незадолго до финиша, а во втором — еще до старта.

Дебютировали долгожданные «форды-фокус» британской команды Aop (с «правильными» моторами 1,6-турбо), но им в Монце явно не хватало скорости. Джеймс Нэш и Том Чилтон проигрывали лидерам в среднем секунду-полторы на круге — и в квалификации, и в гонке.



май

Познакомьтесь первыми с «Ладой-Ларгус».

Сравните «Мазду CX-5» с «Хёндай-ix35», «Рено-Колеос» и «Фольксвагеном-Тигуан».

Встречайте новый седан среднего класса «Шевроле-Малибу».

Испытайте электромобиль «Вольво-С30» за полярным кругом.

Окажитесь в салоне «Тойоты-Альфард» и «Фольксвагена-Мультивэн».

Очаруйтесь шармом «ситроенов» премиальной линейки DS.

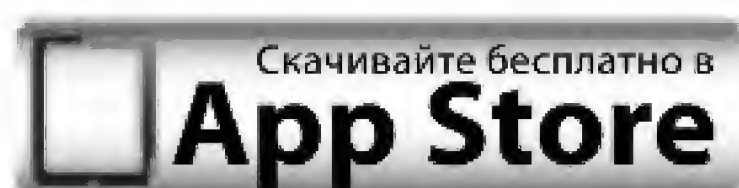
Узнайте, как устроены фордовские двигатели семейства «Экобуст».

Приоткройте завесу тайны над новым «Мерседес-Бенцем» А-класса.

Побывайте на автомобильном фестивале «Нисмо».

Вернитесь на несколько десятилетий назад с легендарным ГАЗ-67Б.

И ещё много всего интересного...



Зарулем

iPad-версия



ЖМИ НА ВСЕ

ТРЕХПРОЦЕНТНОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ



В рамках презентации полноприводных моделей BMW **Вадиму Никишеву** удалось оценить возможности баварского купе 6-й серии, впервые оснащенного полным приводом xDrive.

Зачем купе класса «Гран Туризмо» полный привод? Всем хорош БМВ-650i: эффектная узнаваемая внешность, просторный для его класса салон с отнюдь не номинальными задними местами и приличным багажником, высочайшее качество отделки и богатые комплектации.

Впечатляют и ездовые качества: максимальная скорость искусственно ограничена 250 км/ч, V-образная «восьмерка» мощностью 407 «лошадок» выстреливает двухтонное купе до сотни всего за 4,9 секунды...

Но это на сухом асфальте. Стоит упасть первым каплям дождя, как система стабилизации истерично мигает ярлычком, ограничивая крутящий момент на задней оси. А зимой на таких машинах и вовсе тяжело: дави на газ, не дави – вряд ли получится разогнаться быстрее «Жигулей».

БМВ теперь готов предложить купе со всеми ведущими: это заметно упростит круглогодичную езду. Нужна ли такая трансмиссия на сухом асфальте – вопрос открытый (хотя производитель и обещает выигрыш 0,1 секунды в спринте до сотни).

Но на льду замерзшего озера под Санкт-Петербургом ее помощь была просто неоценима.

Вы помните современные слоганы баварской марки? «Восторг...» и что-то там. Так вот, в первую очередь БМВ – это по-прежнему удовольствие от вождения. К счастью. Именно ради него вместе с двойными поперечными рычагами передней подвески и задней многорычажкой трудятся электронно-управляемые амортизаторы и система подавления кренов, активный рулевой механизм с изменяемым передаточным отношением и подруливающие



❖ Если посчитать все БМВ с трансмиссией xDrive, то в модельной линейке набирается 38 полноприводных модификаций!



❖ Большая инерция двухтонного купе поначалу заставляет осторожничать – уж больно лихо «шестерка» переключается из скольжения в скольжение. Но xDrive позволяет в случае нужды вытянуть машину газом, словно переднеприводник.



❖ Система стабилизации DSC отключается в несколько приемов. В рабочем состоянии она помогает контролировать автомобиль, задействуя полноприводную трансмиссию.

задние колеса. Для этого создан скорострельный 8-ступенчатый автомат, управляемый подрулевыми лепестками, а система стабилизации имеет несколько режимов и может полностью отключаться. Посмотрим, что привнес в этот бодрящий коктейль xDrive.

Система не отличается от той, что применена на моделях 3, 5 и 7-й серий. Роль межосевого дифференциала выполняет многодисковая электронно-управляемая муфта: она при необходимости подключает передние колеса. В отличие от кроссоверов серии X, отбор мощности – не цепью, а зубчатой

передачей. Но сути дела это не меняет: при пробуксовке задней оси сервопривод смыкает фрикционные диски, передавая тягу на передок. Время срабатывания минимальное – 0,1 секунды, что на практике делает паузу неощутимой.

Первые заезды по извилистой трассе с ходовыми и затычными поворотами – с активированной системой стабилизации. Блок управления с помощью датчиков получает информацию о продольных и поперечных нагрузках, вращении, углах поворота руля и оборотах двигателя. И в зависимости от полученных данных решает,

как распределять момент между осями. Круг можно проехать быстро и безопасно – и явно надежнее, чем на классической версии: в арсенале ее системы стабилизации нет возможности исправлять ошибки подачи тяги на передние колеса. Кроме того, электроника имитирует блокировку межколесных дифференциалов, прикусывая колодками тормоза, – и купе послушно ввинчивается в поворот.

Ну а если отключить систему динамической стабилизации DSC? Скорее всего, при критических боковых перегрузках на летнем асфальте



❁ «БМВ-650i x-Драйв» штатно комплектуется легкосплавными колесами с шинами 245/45R18. Передние тормозные диски – диаметром 374 мм.



❁ Рядом с нефиксируемым джойстиком автомата – кнопки для настройки мехатронного шасси и системы динамической стабилизации.



❁ Несмотря на наличие экрана мультимедийной системы и проекционного дисплея, основным инструментарием купе остаются традиционные тахометр и спидометр.

она вновь проснется в роли системы, предупреждающей опрокидывание, – но это во благо. А на зимней дорожке без страхующей электроники БМВ превращается в заряд чистого адреналина! Методы управления – как на классическом полноприводнике. Разгон, торможение, поворот – и под сброс газа «акула» начинает мести хвостом. Теперь можно подхватить занос газом и вести купе боком, сколько позволяет ширина трассы. Слишком широко, надо увеличить угол? Руль внутрь виража, легкое нажатие на акселератор – и 600 Н·м, доступных от 1750 до 4500 об/мин, уйдут на заднюю ось, доворачивая машину.

Перестарался? Руль в сторону скольжения, подработал газом – и купе по-переднеприводному пробкой выскакивает из заноса. Если действовать грамотно, то «шестерку» можно вытащить даже из самых безнадежных ситуаций!

Кайф? Да, но с поправкой на немалую массу машины: все-таки это не дрифт-кар. Вряд ли на столь смелое пилотирование подвигнет и стоимость автомобиля: купе обойдется минимум в 4 240 000 рублей. Доплата за полный привод на этом фоне выглядит гуманной: 140 000 рублей. За надежность управления на зимних дорогах совсем не много. Да и за новый уровень адреналина – тоже.



С полноприводной трансмиссией xDrive доступны самые мощные купе и кабриолеты 650i. Как и классические версии, их можно заказать с пакетом «М спорт».

На правах рекламы



Великолепный в своей строгости интерьер с проработанной эргономикой оснащен всевозможными функциями, упрощающими жизнь владельцу.

Street Racing

ГРАН-ПРИ:
3 автомобиля
Honda Civic

44 000

гарантированных призов
Ежемесячные розыгрыши

Регистрируй коды на сайте:

www.continent-free.ru

Пришли смс* с кодом на номер: 1132

Средняя стоимость sms* – 2,70 руб с НДС. Регистрация кодов: с 01.05.2012 по 31.12.2012. Информация об организаторе акции, правилах проведения акции, количестве выигрышей, сроках, месте и порядке получения призов на сайте

www.continent-free.ru



МИНЗДРАВ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

КУРЕНИЕ ВРЕДИТ
ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

АНСАМБЛЬ ГОНКИ И ПЛЯСКИ

Ежегодно «Ниссан» и его спортивное подразделение «Нисмо» проводят автомобильный фестиваль, собирающий десятки тысяч поклонников марки и просто любителей авто. Вместе с ними на этот праздник попал **Максим Сачков**, который расскажет о самых ярких впечатлениях. Фото автора и «Ниссан».

Традиция началась полтора десятка лет назад, когда «Ниссан» устроил первое подобное шоу. Почему сюда из года в год приходит столько народу? Потому, что каждый находит здесь занятие по душе. Кто-то рвется сюда ради гоночных заездов, другие – чтобы пообщаться со звездами автоспорта, а кто-то – купить любимую масштабную модель или сувенир: кусок спойлера или расколотого диска с настоящей боевой машины.



Вход в боксы команд для публики закрыт, но постоять всего в нескольких метрах, за ленточкой, никто не запрещает. Машины проверили и подготовили к гонке накануне, а сейчас механики и пилоты больше работают на зрителей (все-таки «Нисмо» – в первую очередь шоу). Но их четкие действия и оглушительный рев моторов создают полное ощущение, что попал на настоящие гонки.





❖ Истинное украшение фестиваля – исторический заезд. Ветераны сражаются отчаянно, всячески доказывая, что бывших чемпионов не бывает. Вот, например, этот «Ниссан-Скайлайн GT-R» с кузовом R31, подготовленный для участия в гонках группы А. Впервые он вышел на старт в 1987-м, в следующие два года завоевал множество наград и титулов.



❖ «Датсун-210» – машина, открывшая «Ниссану» дорогу в автоспорт. В 1958 году автомобиль одержал победу на ралли в Австралии в классе до 1000 см³. Это был первый крупный успех на международных гонках, причем не только фирмы, но и Страны восходящего солнца.

В последние годы фестиваль проходит на трассе «Фуџи Спидвей» (Fuji Speedway), построенной полвека назад и принимавшей чемпионаты Формулы-1 четырежды. Входной билет стоит 2500 иен (около 1000 рублей), детей до 12 лет пускают бесплатно. Не так дорого, если учесть, что праздник продолжается от рассвета до заката. Правда, тут неизбежны дополнительные расходы, причем не только на еду и сувениры. Проникнуть на притягивающую всех фанатов стартовую прямую, когда там перед главным гоночным заездом уже расставлены спорткары, обойдется еще в 1500 иен. Хотя и это сравнительно

небольшая плата за возможность пообщаться с кумирами и хотя бы одним пальчиком прикоснуться к боевым машинам. Отдельно оплачивают экскурсионные автобусные туры, в чей маршрут включено несколько кругов по гоночной трассе, пока идут тренировочные заезды. А настоящим счастливицам даже выпадает возможность ознакомиться с оптимальными траекториями, сидя рядом с пилотом в гоночном «такси».

❖ Страничка современной истории: суперкар GT-R помог немецким гонщикам Михаэлю Крумму и Лукасу Луру из команды «Джей-Ар Моторспортс» (JR Motorsports) взять в прошлом году чемпионский титул в гонках GT1. Под капотом 5,6-литровая 600-сильная «восьмерка», передающая момент 650 Н·м на заднюю ось через шестиступенчатую трансмиссию.



БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ

За рулем

105082, Москва, ул. Бакунина, д. 72

т. 961 11 51, т/ф 961 11 50

<http://travel.zr.ru>

e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

ПОЕХАЛИ С НАМИ!

ТУРЫ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ

ТУР В КАВАЛЛИНО

(рядом с Венецией)

Польша – Прага (2 ночи) –

Каваллино (неделя на море) –

Вена (2 ночи) – Венгрия

от 19 200 руб.

ТУР В ТЕРРАЧИНА

(между Римом и Неаполем)

Венгрия – Вена (2 ночи) –

Верона (1 ночь) – Террачина

(неделя на море) – Милан (1 ночь) –

Дрезден (2 ночи) – Польша

от 26 600 руб.

ТУР В БОЛГАРИЮ

(неделя на море)

от 8 250 руб.

ТУР В ХОРВАТИЮ

(неделя на море)

от 11 550 руб.

БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ

Будапешт (1 ночь) —

Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) —

Дрезден (1 ночь)

от 15 880 руб.

разработка
индивидуальных маршрутов



❖ Ветеран спортивного движения – модель R381. Ее спроектировали и выпустили в 1968 году для японского чемпионата GP. Под капотом 450-сильная «восьмерка» объемом 5,5 л от «Шевроле». Одна из самых интересных изюминок – заднее антикрыло, чьи половинки регулируются независимо друг от друга.

❖ На фестивале автомобильную науку преподают не только детям, но и взрослым. Опытные мотористы проводят лекции по устройству двигателя и разъясняют принципы работы основных узлов и систем. Они не только хорошие технические специалисты, но и отличные педагоги, – это понятно даже тем, кто ничего не смыслит ни в моторах, ни в японском языке.



❖ Самые яркие шоу-стопперы – автомобили 30–50 годов прошлого века. Впрочем, и среди более поздних встречаются интересные машины. Например, в этот раз в дополнение к основной экспозиции перед боксами отдельно выставили примерно полтора десятка моделей GT-R, представляющих вехи почти полувековой истории модели.

В перерывах между гоночными заездами за трибунами проходят развлекательные и поучительные мероприятия для детей и взрослых. Например, маленьких гонщиков учат ездить

на картах. Малыши быстро перестают путать педали и лихо ездят по маленькому кругу. Не исключено, что именно здесь родится будущая звезда мирового автоспорта.



ДЕНЬГИ НА ВЕНТИЛЯТОР

Сколько вы готовы заплатить за тюнинг автомобиля? Стремление к совершенству не ставит пределов, если речь идет о доработке суперкаров. Немецкое ателье DMC возьмется прокачать «Ламборгини-

Авентадор» за 125 000 евро — это стоимость нового «Порше-911 Каррера S»!

Наверное, покупатели, на которых рассчитан комплект «LP900 Мольто Велоче», знают, за что платят. Давайте раз-

беремся и мы. В рамках маркировки, которая принята в конюшне, базирующейся в Сант'Агате-Болоньезе, индекс LP900 наводит на мысль о форсировке мотора почти до тысячи «лошадок». Такой отдачи 6,5-литрового V12

мастера тюнинга из DMC достигли непростым путем. Во впускном тракте появились 12 дроссельных заслонок, новые форсунки и топливный насос — и, разумеется, «рулит» всем этим оригинальный блок управления. Ожидаемая мощность — 900 л.с. против 700 стандартных, но обойдется комплекс доработок недешево: в 80 000 евро.

На этом фоне углепластиковый боди-кит стоит всего ничего: 19 500 евро. В него входят передний спойлер, пороги, задний диффузор и регулируемое антикрыло. Оригинальные легкосплавные колеса ADV1 оценили в 7800 евро за комплект. Чем поразит интерьер, пока секрет. Но с учетом стоимости в 17 700 евро можно предположить, что в список материалов войдут дорогие кожа, алькантара и металл в сочетании с углепластиком.



АМБАЛ

Английское словечко *hulk* можно перевести как «амбал». Но американской аудитории, выросшей на комиксах, оно знакомо по одноименному персонажу — шустро-му зеленому мутанту, наделенному феноменальной силой и проворством. Вероятно, на эту аудиторию и ориентировалось британское ателье «Супервэлл Моторспорт» при создании самой быстрой модификации «Ниссана GT-R».

Его двигатель прибавил в объеме: вместо стандартных 3,8 л он достиг 4,2 л. Установили

свободный выпуск, нагнетатели «Гарретт», перенастроили блок управления — и вот мощность подскочила в два с лишним раза, достигнув чудовищных 1267 л.с.! Максимальная скорость этого монстра, измеренная спутниковым комплексом VBox, достигла 351 км/ч. Чтобы сохранить управляемость в подобных режимах, «Ниссан GT-R Халк» оснастили боди-китом WALD, состоящим из облегченного капота, расширенных крыльев, спойлеров, заднего диффузора и антикрыла.



КРЫЛАТЫЙ РОДСТЕР

К летнему сезону фирма LSD-Doors выпустила комплект механизмов, превращающих BMW-Z4 в подобие крылатой птицы. Новые петли GRS позволяют настраивать скорость и усилие, требуемое для подъема двери, по желанию владельца. Специальные ограничители не дадут «крылу чайки» самопроизвольно захлопнуться или взлететь слишком вы-

соко. Одна из особенностей механизма LSD-Doors — он доступен для самостоятельной установки на штатные места, без специальных монтажных и покрасочных работ. Это особенно ценно на родстере со складным жестким верхом и безрамочными стеклами, которые весьма требовательны к точности сопряжения кузовных элементов.



МАТЧ-РЕВАНШ



❖ Старт с места! Наша под № 7, слева насаждает Петр Ястребов (команда «Ультрафиолет»), австралийцы позади.

❖ Финишная борьба между Мельниковым и лидером на тот момент Михаилом Петровским (Drive.ru) из команды «Красная Армия» стала украшением гонки.



Холод льда и жар спортивной битвы... Впечатлениями от очередной зимней гонки на родстерах «Мазда МХ-5» делится один из ее победителей – **Сергей Воскресенский**. Фото «Мазда».

Услышал случайно: «Уж не знаю, кто там ездит, но тренер у них точно Владимир Черевань!». Чему удивляться, мы в шлемах все почти одинаковые, сразу и не разглядишь, кто есть кто. А вот мэтры отечественного автоспорта, назначенные на должности руководителей команд, смотрятся очень колоритно. Виктор Козанков, Станислав Грязин, Денис Левятов, Борис Шульмейстер, Александр Сотников – представители самых разных дисциплин, среди которых и трек, и кольцо, и ралли. Здесь же им пришлось, используя свой колоссальный опыт, выступать в роли стратегов-наставников, причем не только четырех российских команд, но и двух иноземных. Ведь основная причина очередного журналистского состязания – жажда реванша аж двух команд из Австралии, так и не смилившихся с прошлогодним триумфом России на льду шведского озера Каллшен (ЗР, 2011, № 5).

Конечно, здесь, под Екатеринбургом, все немного по-другому: меньше команд, компактная трасса (1200 м), замысловато проложенная на черном и ужасно скользком льду бывшего карьера. Обычные, без намека на спорт, шипованные покрышки «Мишлен». Даже машины – совсем не те боевые МХ-5, обласканные немецким тюнинговым ателье. Нынешние родстеры сделаны по более простой программе. Но все необходимое для гонок

у них в наличии: каркас безопасности, спортивные подвески, минус 120 кг веса. Этой российской кубковой версии «Мазды МХ-5» даже имя придумали – «Аори».

Шестерым парням из Австралии, проводившим в самолетах с небольшими передышками около 30 часов, тяжело. Скользкий лед заставляет быть крайне расчетливым: скупые движения рулем, очень тонкое использование крутящего момента: к концу коротких прямых успеваешь дойти до пятой передачи – мотор это позволяет. Стоит поехать поэффектнее, активно пользуясь заносом, – тут же ошибки, а жесткие сугробы оказываются очень близко. Контакт с ними – в лучшем случае потеря времени,

ну а в худшем – ожидание буксира. Словом, это не шведская гонка, где движение в постоянном дрифте больше напоминало привычную для австралийцев езду по грунту и гравию. Русская трасса для них не совсем обычна. Зато все четыре наши команды, отобранные и сформированные компьютером по результатам тренировок (в зачет шло время трех лучших кругов), идут, что называется, ноздря в ноздрю. Лучшие времена ложатся очень плотно – то один скинет полсекунды, то другой. Как-никак, из 25 претендентов в эту гонку пробилась лишь дюжина самых быстрых представителей «Автомира», «Автомобилей», «Авторевю», Business FM, Drive.ru, Top Gear и других специализированных изданий.

Мне, как и в Швеции, опять стартовать первым, а это груз ответственности за всех, кто поедет после. Черевань волнуется: «Действуй спокойно, даже если соперники будут догонять. Плавный старт, лучше со второй передачи, без букса, очень собранно проходи первый и второй повороты, а потом – жми, жми!».

Шампанское, поздравления, фото на память – все это немного позже... Пока отведенная смена-двадцатиминутка пролетела, как один круг. Были удачи, даже лучшее время в гонке. Потом пошли неточности и соперники вновь замаячили в зеркалах. Но гонка продолжается, и я уже в роли зрителя. Владимиру Мельникову, последнему из нашей команды в очереди на руль, тоже пришлось изрядно потрудиться, чтобы отстоять лидирующие позиции. Справился: мы – первые!

Еще один матч-реванш? Теперь разве что в Австралии! **ЗР**



❖ Команда «Бордо» – победитель ледовой гонки-2012. Владимир Черевань (тренер), Кирилл Ларин (AutoPlus), Владимир Мельников («Авторевю»), Сергей Воскресенский («За рулем») и наш добровольный помощник Станислав Шустицкий («5 колесо»).

**«ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЗА РУЛЕМ» ПРЕДСТАВЛЯЕТ
НОВЫЙ ТЕМАТИЧЕСКИЙ СБОРНИК
ВСЕРОССИЙСКОГО БИЗНЕС-ЖУРНАЛА ПО КОММЕРЧЕСКОМУ
ТРАНСПОРТУ «РЕЙС» «ТЯГАЧИ И ПРИЦЕПЫ»**



Полуприцепы – весь рынок России

**С приложением сравнительных
таблиц характеристик тентовых,
изотермических, самосвальных
полуприцепов и контейнеровозов**

**Седельные тягачи:
DAF, Ford, IVECO, MAN, Mercedes,
Renault, Scania, Volvo, КАМАЗ**

**ЗАКАЗАТЬ СБОРНИК «ТЯГАЧИ И ПРИЦЕПЫ»
МОЖНО В ООО «ТОРГОВЫЙ ДОМ «ЗА РУЛЕМ»
ПО ТЕЛ: (495) 261-71-81, 267-30-65
E-MAIL: TATA@TDZR.RU**

РОДИНА НАПОЛЕОНА

Добраться из Ниццы до Корсики на «Шкоде-Октавия»? Проще простого! – решила **Анна Клепач**, прихватила фотоаппарат и отправилась в путь.

Три часа до отплытия парома. Ницца.

После угрюмой Москвы с ее то ли снегом, то ли дождем погода в этом курортном городе прелестна даже не в сезон. Еще бы: плюс семнадцать, солнце и теплый ветерок! Под стать этому великолепию шеренга «октавий» всевозможных окрасок – ну прямо цветные карандаши в коробочке!

Глаза разбегаются: вот белая «Октавия RS», а рядышком ярко-красный «Скаут». В модельном ряду марки «Октавия» – столп, на котором держится все. Шутка ли, в прошлом году продажи этой модели выросли на 124 процента. Пока я замешкалась, подсчитывая, сколько таких машин разъезжает по просторам нашей родины (в ноябре, к примеру, было продано 4415 штук), все самое вкусное разобрали коллеги, и мне достался серый универсал.

Под капотом 152-сильный мотор. Коробка механическая. Пункт назначения вбит в навигацию – можно отправляться в Марсель, откуда на пароме предстоит добраться до Корсики.

Два с половиной часа до отплытия парома. Окрестности Ниццы.

Как же я была неправа, когда думала, что сейчас ничто не сможет испортить мне настроение! Смогло, причем сильно и бесповоротно. Понять, куда ведет тебя шкодовская навигация, под силу лишь человеку, освоившему криптографию. Чтобы выбраться на автостраду, потребовалось полчаса. Покрутившись вокруг заветной развязки, я с пятой попытки выбираюсь на трассу. Можно выдохнуть и послушать музыку.

Езду по автостраде сравню с передвижением в быстрой электричке: встал в один ряд – и пилишь себе с максимально разрешенной

скоростью в 130 км/ч. Превышать этот лимит не советую, если вы, конечно, не финансовый самоубийца. Штрафы в Европе не просто кусаются – они оттяпают сразу полруки. «Лишние» 20 км/ч с небольшим обойдутся в 150 евро, а за превышение на 50 км/ч придется выложить аж полторы тысячи.

Кстати, большинство крупных трасс во Франции платные. Путь от Ниццы до Марселя в 200 км обошелся в 12 евро. Для «Октавии» европейские трассы – родная стихия (хотя и перед отечественными колдобинами она не затрепещет от страха). Машина едет плавно, мотора хватает для уверенного разгона, а мечтать о лучшей шумоизоляции – бога гневить.

Сорок минут до отплытия парома. Марсель.

Не зря действие фильма «Такси» происходит именно в этом городе. Трафик





♦ На севере острова безлюдно и невероятно красиво.



♦ Бродить по узеньким корсиканским улочкам можно часами.

здесь почти московский: серьезные пробки и не слишком вежливые водители. Пробравшись через все заторы и обрушив на штатную навигацию все проклятия мира, подъезжаю к порту, в котором подозрительно пусто и темно. Как выяснилось, всей нашей группе организаторы вояжа по ошибке вбили в навигацию не тот пункт назначения. Причем где находится нужный нам порт, никто не знает!

Двадцать минут до отплытия парома. Марсель.

Метания по городу, звонки организаторам с просьбой указать путеводную звезду, изучение карты города... Все судорожные попытки добраться до парома ни к чему не приводят. Таких неудачников, как я, набралось четыре экипажа. Во время совета, который мы держали на какой-то обочине, с визгом шин подлетела еще одна «Октавия», из которой выскочил коллега. Он не говорил, он кричал. Оказалось, его ограбили – увели дорогой фотоаппарат с не менее дорогим объективом. Когда он немного успокоился, удалось выяснить подробности: стоял спокойно в пробке, к его машине подъехал мотоцикл; внезапно пассажир соскочил, открыл дверь, схватил фотоаппарат, который лежал на заднем сиденье, прыгнул обратно – и был таков.

Обидно, что именно в этом автомобиле не была включена функция

«Комфорт», которая есть на всех «шкодах», а смысл ее заключается в том, что при начале движения двери автоматически блокируются.

Пять минут до отплытия парома.

Время идет, а мы стоим на той же обочине и всё еще не знаем, в каком направлении двигаться. Спасение пришло неожиданно – организаторы отправили за нами своего человека, который сопровождал нас до парома. Проблема заключалась в том, что до заветной цели пять километров, заторы стали еще плотнее, а времени катастрофически не хватало. Но мы решили, что успеем во что бы то ни стало, – и помчались сломя голову и забыв о местных штрафах. Думаю, французы надолго запомнят колонну «октавий» с чешскими номерами, которая вихрем пронеслась по улицам и, не притормаживая, зарулила в порт.

Порт. Время отплытия парома.

Вот он, сравнительно небольшой, но все равно внушительный. Въезд еще открыт, хотя паром уже должен был отчалить. Врываемся в кассу, на всех известных нам языках объясняем, что нам нужны билеты. К счастью, о нашем прибытии служащие уже знали и документы оформили за секунды. Марш-бросок до машин, скорее-скорее за руль – и на борт! Как только заехала последняя «Октавия», мы отчалили.

Паром.

Здесь есть всё, и даже больше. Барами да ресторанами никого не удивить, но помимо этого тут вам и кинотеатр, и детская игровая комната внушительных размеров, и магазины. Французы постарались сделать все, чтобы пассажирам было где скоротать время. Конечно, есть суда во много раз больше – внутри таких целые «улицы» с магазинами и ресторанами, бассейны и прочее, однако и тот паром, что идет на Корсику, весьма комфортен.

Стоимость проезда – от 40 евро (за сидячее место) до ста с небольшим за одноместное размещение, в зависимости от сезона и уровня номера. За провоз машины возьмут смешные 30 евро.

Корсика. Западное побережье.

Вот мы и на родине Наполеона и пиратов. Западное побережье острова не самое густонаселенное место в мире. Тем не менее признаки цивилизации здесь присутствуют: есть и небольшие гостиницы, и ресторанчики. Сюда стоит ехать не за пляжным отдыхом, а просто ради пейзажа.

А уж какие тут дороги! Ни одна гоночная трасса мира в подметки не годится обычным корсиканским дорожкам. Ехать по ним на «Октавии RS» – блаженство. Автомобиль послушно облизывает изгибы дороги и не пасует даже перед самыми изощренными связками поворотов.

☞ Такой паром здесь считается небольшим.



☞ На Корсике коров и прочих домашних животных стоит опасаться, как лосей в Швеции. Дороги извилисты, а скотина неповоротлива. Вот эта животина едва не оказалась у меня в салоне.

☞ Любимая забава местных жителей – расстреливать дорожные знаки. Местами встречаются машины с капотами, как решето. Горячая кровь течет в жилах корсиканцев!



Я нашла себе идеальный автомобиль для путешествий! Судите сами. Мотора в 200 л.с. хватает даже на крутых подъемах и при шустрых обгонах, а уж об обычной езде и говорить нечего. Шестиступенчатая роботизированная коробка с двумя сцеплениями щелкает передачи как орешки. Рубеж в 100 км/ч машина играючи преодолевает за 7,2 с, и при всем том расход колеблется на отметке 7,7 л на 100 км. А уж размерам багажника позавидует иной универсал – поклажу троих путешественников он проглатывает, не подавившись.

Корсика. Север.

Вернувшись из этой командировки, я два дня разговаривала шепотом – продуло. На северном побережье бушуют такие ветра, что порой кажется: тебя сейчас собьет с ног. Путь до самой северной точки острова – серпантин, идущий вдоль моря. Местами дорога становится такой узкой, что два автомобиля разъезжаются еле-еле. При этом справа отвесная скала, а слева крутой обрыв, от которого тебя отделяют кое-как набросанные булыжники. Страшно! И в то же время эта петляющая дорожка завораживает. Но расслабляться нельзя – наверху поджидает еще одна опасность: местами на пути попадались участки дороги, заваленные камнями.

Здесь я пожалела, что рассталась со спортивной модификацией «Октавии» и пересела на вседорожный

«Скаут». Его стихия – легкое бездорожье да трасса, а на серпантинах в нем слишком уж укачивает. Тем не менее автомобиль, хоть и работал не по специальности, с поставленной задачей справился достойно.

Корсика. Юг.

Вот он, туристический рай. Бирюзовое море, белый песочек, яхты, кабриолеты. Кстати, именно здесь замечена самая высокая концентрация дорогих автомобилей. За час пути нам повстречались, к примеру, три «порше». И цены кусаются: за ночь в трехзвездочном отеле придется выложить 150 «еврорублей».

Четверо из ларца, одинаковых с лица.

Чехи молодцы. Они предложили сравнительно недорогой автомобиль, который хорошо едет, неплохо оснащен, не ломается и готов работать в любых условиях. Это все замечательно, конечно. Но сделать на базе этой модели еще три модификации – поистине гениально с точки зрения маркетинга. Ездить на работу? Вот вам «Октавия»-хэтчбек. На дачу? Извольте, «Октавия»-универсал. Дорога до дачи разбита? Вот вам «Скаут». Хотите погонять? Милости просим за руль RS.

Для длительного путешествия по Европе и особенно по Корсике (а мы ведь о ней самой и говорим) я выбрала бы последнюю. Ведь по таким дорогам грех ездить на обычном универсале.

ЗР

ЧИТАЙТЕ В МАЙСКОМ НОМЕРЕ

БРАТВА, МОПЕДЫ – ВО!
Скутеры BMW

24 САНТИМЕТРА
Сравнительный тест:
Ducati Diavel,
Harley-Davidson VRSCF V-Rod Muscle,
Yamaha VMAX

ПОЛНЫЙ KNOCK-DOWN
Квадры

МЕЛКИЙ «ШПРОТ»
Выбираем Harley-Davidson
Sportster 883

«И БЕЗ ГОНОК ПРОЖИВЕМ!»
Интервью
с Клаудио Доменикали

ТРИ ДНЯ В ЧУНЦИНЕ
Заводы Китая: Jianshe

ТРИ ДНЯ В ЗОНЕ
Рейд в Чернобыль

В КАЖДОМ НОМЕРЕ:
ТЕСТЫ И ПРЕЗЕНТАЦИИ
НОВИНОК, ОПЫТ
ЭКСПЛУАТАЦИИ, СОВЕТЫ
ПОКУПАТЕЛЮ, НОВОСТИ
ТЕХНИКИ, ТЮНИНГ,
ПУТЕШЕСТВИЯ, СПОРТ

**ЧТОБЫ НЕ ПРОПУСТИТЬ
САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ,
ПОДПИШИТЕСЬ
В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ
СВЯЗИ СНГ**

**ПОДРОБНОСТИ
НА САЙТЕ
MOTO.ZR.RU**



МАЛЕНЬКИЙ ВЕЧЕРНИЙ ВОЯЖ

Короткую автовылазку из Питера вверх по течению Невы предпринял **Михаил Колодочкин**.

Оказавшись в Петербурге, любой при первом же удобном случае срывается в Петродворец или Царское Село. Это понятно – куда ж еще-то? Но вот наступает момент, когда и хочется куда-то поехать, но раскрученные объекты уже никак не манят. Скажем, на улице вечер, а от толпы и пробок хочется отдохнуть...

Питерская аура позаботилась и об этом: интереснейшие пригороды скрываются не только под сенью знаменитых названий, обласканных экскурсиями, но и в иных местах. Если, к примеру, выбраться из Питера вдоль левого берега Невы по проспекту Обуховской Обороны (вскоре он перейдет в Петрозаводское шоссе), то совсем скоро окажетесь в Усть-Ижоре. Форсируем Ижору, сворачиваем влево, подбираемся к Неве... Дальше – пешочком.

3P



Смотрите на iPad:
отправляемся
в Усть-Ижору

В этом месте в 1240 году князь Александр стал Невским, защитив Русь от скандинавских грабителей. Говорят, что именно поэтому Петр I выбрал его небесным покровителем создаваемой столицы.



Вид в сторону Ладожского озера, – оно довольно далеко. А вот в воду лучше не глядеть. Нева смотрится вполне пристойно, но впадающая в нее Ижора, извините, откровенно пакостит. Даже на фото прекрасно видны масляные разводы, порожденные каким-то промышленным грязнулей. Кстати, Ижора – самый многоводный приток Невы. А оптимизм творит чудеса. Похоже, в этом месте даже выбросы не портят рыбу...

N 59°48.275'
E 30°36.115'



Трудно поверить, что буквально в нескольких километрах ниже по течению стоит Его Величество Петербург. Здесь об этом и не думаешь. Вы уже видели храм во имя святого благоверного князя Александра Невского?

Проезжие тракты выглядят примерно так, как столетия назад. Здесь ездили Петр и Меншиков, Екатерина I и Анна Иоанновна, Екатерина II и... И мы с вами, представьте себе!



Pioneer

MIXTRAX

Твои треки. Твои миксы.



DEH-6400BT

Настоящий клуб в твоём салоне

С новым CD-ресивером Pioneer DEH-6400BT с технологией Bluetooth тебе не придётся расставаться с любимой музыкой! Воспроизводи треки с самых популярных носителей – iPhone, iPod, USB-устройств и SD-карт. Уникальное встроенное приложение MIXTRAX EZ станет твоим персональным диджеем в дороге. Оно автоматически подберёт треки из твоей музыкальной коллекции под заявленный стиль и сведёт их в единый плейлист. А пульсирующая в такт биту подсветка CD-ресивера завершит создание клубной атмосферы в твоём автомобиле.

www.pioneer-rus.ru

MIXTRAX Bluetooth

Made for
iPod iPhone

Apple, iPhone, iPad и iPod являются торговыми марками Apple Inc., зарегистрированными в США и других странах. "Made for iPod/iPhone" (Сделано для iPod) означает, что аксессуар был специально разработан для подключения к iPod/iPhone и был сертифицирован разработчиком на соответствие стандартам производительности от компании Apple. Слово Bluetooth и соответствующие логотипы — зарегистрированные торговые марки, владельцем которых является Bluetooth SIG, Inc. и используются компанией Pioneer по лицензии.



Он не стал массовым автомобилем Великой Отечественной, тем не менее считается одним из ее символов. И не только потому, что родился и вырос во время войны, считает **Сергей Канунников**. Фото **Александра Кульнева**.

Такие машины, как солдатская служба, быстро приучают ценить простые и скромные, незаметные многим штатским блага. Мотор работает ровно, без перебоев – значит, доедем куда наметили. Даже хилые брезентовые дверки и тент (вместо крыши) вызывают ощущение минутной радости: все-таки чуть меньше ледяного ветра внутри...

ВОЕННОЕ ДЕТСТВО

Искать темы для споров о советском «газике» и американском «Виллисе» любители смогут еще много лет. Концепция простого, легкого, полноприводного автомобиля действительно – американская. Но полноприводная схема (правда, тоже с заокеанскими чертами) к концу 1930-х в Горьком уже была отработана – на легковых моделях. И уж здесь точно речь не идет

о прямом копировании. Старожилы ГАЗа вспоминали, что американский «Бантам», идейный предок «Виллиса», они видели лишь на фото в журналах. Причем осведомленность руководства отрасли о «Бантаме» не пошла на пользу первой версии газовского автомобиля. Говорили, именно нарком среднего машиностроения (ему тогда подчинялся автопром) настоял на узкой, как у американской машины,

ЧЕСТЬ ИМЕНЮ



более – 1278 мм, хотя в наличии имелись более широкие стандартные мосты.

Задание создать легкий армейский автомобиль Главное автобронетанковое управление РККА выдало в конце зимы 1941-го, а 25 марта ГАЗ-Р1 (Р – разведчик) выехал на испытания. В августе, когда Красная Армия отчаянно дралась с вермахтом уже под Смоленском, в Горьком начали серийное

производство ГАЗ-64. Выпуск, правда, был мизерным – за полтора года менее 700 машин.

В апреле 1943-го автомобиль модернизировали: изменили карбюратор и некоторые другие детали, колея выросла до прежних 1466 мм. Последнее было очень важно для устойчивости и проходимости. Машине, получившей имя ГАЗ-67 (с 1944-го – 67Б), стало легче идти по бездорожью вслед

грузовикам. Именно такой вездеход, уже послевоенного выпуска, сегодня в моих руках.

СТРОЕВАЯ ПЕСНЯ

Сила и слабость 67-го заключалась в максимальной унификации с серийными машинами. «Виллис» же создавали с чистого листа. Советский автомобиль проектировали и готовили к производству в немыслимо короткие

Редакция благодарит концерн «Мосфильм» за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки (она проходила в декорациях картины режиссера К. Г. Шахназарова «Белый тигр»). Благодарим также за помощь Музей ретроавтомобилей на Рогожском Валу.



сроки. Он был прост, насколько может быть проста полноприводная конструкция, подходил для ремонта даже руками малоквалифицированных слесарей. Двигатель со степенью сжатия 4,6 способен, в отличие от американских моторов, поедать даже то, что и бензином назвать стыдно. У «Виллиса-МВ» степень сжатия, к слову, 6,48.

Ну а слабость – тяжелые и старомодно (уже на тот момент) выполненные органы управления. Опять же – в сравнении с американским «Виллисом». Руль и педали требуют серьезных усилий, коробка передач без синхронизаторов, механические тормоза невеликой эффективности, амортизаторы от «эмки» – одностороннего действия. Впрочем, для небалованных советских шоферов все это было не так уж важно. Особенно если не пробовать другого.

Гораздо важнее пусть и не очень мощный, но тяговитый мотор и передаточное число первой ступени 6,4! Она компенсировала отсутствие понижающего ряда. На первой инструкция рекомендовала трогаться лишь в очень тяжелых условиях или с пушкой на хвосте.

За рулем 67-го так и подмывает проявить эдакое солдатское удалство. Сапог позволяет смело шагать туда, куда гражданский ботинок ступить боится. Так же и ГАЗ-67 хочется пустить в галоп по ямам и канавам. Надо только крепче держаться за руль и, взлетая над жестким сиденьем, не терять ногами педали. Если удастся, стоит, два раза выжав сцепление, переткнуть передачу и, огласив окрестности боевым рыком, прибавить ходу. Вот это вседорожник! Все современные полноприводные франты на фоне 67-го – пародия!

❖ **Комфорт – солдатский. Но ведь лучше ехать, чем идти.**





• На рычаге коробки флажок для фиксации задней передачи. Рядом ручник и рычаг подключения переднего моста.



• Комбинация приборов позаимствована у полуторки.



НАШ ПАТРИАРХ

ГАЗ-67 в 1943 году сменил модель 64, которую с 1941-го произвели всего в 692 экземплярах. Версию 67Б выпускали с 1944 года. Полноприводный автомобиль с раздаткой без демуптипликатора оснащали 4-цилиндровым двигателем полуторки ГАЗ-ММ — объемом 3,3 л и мощностью 54 л.с. при 2800 об/мин. Коробка передач 4-ступенчатая.

Существовал упрощенный опытный образец

ГАЗ-67В — с приводом только на задние колеса. В Горьком создали также прототип с закрытым кузовом — ГАЗ-67Б-420. Аналогичные потом строили мастерские и ремзаводы в разных концах страны. С 1942-го по 1945-й на полноприводном шасси в нескольких модификациях выпускали бронеавтомобили БА-64. ГАЗ-67Б, модернизируя, делали до августа 1953 года. Всего изготовили 92 843 автомобиля, с 1943-го по 1945-й — 4821, бронеавтомобилей БА-64 — 8174 экземпляра.

СТАРШИЙ ПО ЗВАНИЮ

До 1945 года выпустили примерно 5500 штук 64-х и 67-х, вместе взятых, — капля в море на фоне поставленных по ленд-лизу десятков тысяч «виллисов» и аналогичных им «фордов».

Массовым ГАЗ-67 стал в послевоенные годы. «Газики» трудились в колхозах и городах, служили в армии и милиции. Ими управляли всё такие же немного суровые, мужественные водители, летом прищуривающиеся от пыли, а зимой пристраивающие поверх кузовов самодельные будки, которые хоть как-то спасают от мороза. Потом машины списывали и стали продавать частникам: в умелых руках и,

разумеется, с более поздними узлами и деталями они служили десятилетиями.

Пусть большинство «газиков» родилось после Победы, а многие, как этот, работающий актером на «Мосфильме», нажили порядочное количество неродных деталей, с Великой Отечественной войной эти автомобили можно ассоциировать по праву. Как не очень популярные нынче, а кому-то даже кажущиеся затертыми понятия «мужество», «труд», «стойкость». Сегодня такие «газики», вне зависимости от года выпуска, часто участвуют в парадах, посвященных Дню Победы. И эту честь они, безусловно, заслужили.

Видеорегистраторы ParkCity



HD DVR 500
Код 02623 Цена 5300р.



HD DVR 510
Код 02624 Цена 2600р.



HD DVR 20
Код 02940 Цена 2000р.

Высокое качество. Гарантия 3 года!

Параметр	HD DVR 20	HD DVR 500	HD DVR 510
Камера	1/4" CMOS	1/2.5" CMOS (SMiP)	1/4" CMOS
Дисплей	2.5" TFT LCD	2" TFT LCD	2" LTPS LCD
MAX Разрешение записи (*- интерполяция)	1280x960*	1920x1080*	1280x960*
Детектор движения	да	да	да
Карта памяти	SD (до 32 Гб)	SDHC (до 32 Гб)	micro SD (до 32 Гб)
Подсветка	нет	да (2 светодиода)	да (2 светодиода)
Аккумулятор	да	да	да
Формат видео	AVI	MOV	AVI
Видео кодек	MJPEG	H.264	H.264
Фото съемка	да	да	да
Аудиозапись	да	да	да
Интерфейс	USB 2.0	USB 2.0, HDMI, TV-OUT	USB 2.0

Легендарный классический замок, ставший основой целого класса противоугонных систем, сочетает в себе простоту установки, доступность по цене и однозначно максимальную криминальную стойкость.



Гарант Люкс цена 6650руб

Замок "Гарант Люкс" комплектуется механизмом скрещен Abley Exke (360 мм, комбинация, двухсторонний ключ, в комплекте 2 ключа), имеющим наивысшую надежность и криминальную стойкость. Замок имеет подружонную защелку.

Гарантия 5 лет.

Уровень кривостойкости E=60 единиц.



АВТОСКАНЕР OBD II

OBD II, а именно: Ford, GM, Chrysler, Mercedes-Benz, Volkswagen и другие марки автомобилей поставляемые в Россию с 2001г. выпуска; автомобильный рынок США с 1996г. выпуска; большинство автомобильных рынков стран Европы с 2001г. выпуска, начиная с 2004 года выпуска; автомобильный рынок Японии с 2001г. выпуска.

Точный анализ двигателя, трансмиссии и тормозов в три этапа.

Прибор предназначен для диагностики автомобилей соответствующего стандарту

ISO 15765 (CAN) 2.0A и 2.0B; ISO 14159-2 (KWP2000); J1939 PWM; J1939 J1939

Код 01727 Цена 4400р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@ldzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
- в интернете по адресу: <http://shop.zr.ru>
- по SMS: отправьте на номер 2425 текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес. Например: ZR 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д., 654044, Коммунальный пбл., г. Новокосино, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150

Стоимость заказа после 3 руб. с доставкой. Вручка доступна абонентам системы GSM-оператора Релем. В случае отсутствия заказа услуга считается оказанной. Технические вопросы: info@shop.zr.ru.

Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Почтовый сбор - 5-7%, авиаперевозки - 10%, курьерская доставка по Москве (от 111р.)

Цены на продукцию указаны с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиаперевозки и курьерской доставки по Москве (от 111р.)

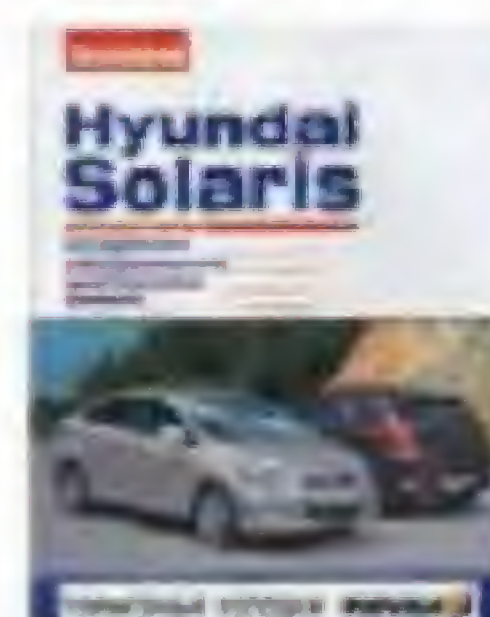
ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ: по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@ldzr.ru

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ. Перевод: Алексей, Колосов.

BAJ 2106/061 (с ДВС 1.6, 1.8)
Формат 210x215, 216с. Код 01956 Цена 480р.
BAJ 2106/061/069 (с ДВС 1.6, 1.8, 1.8, 1.8)
Формат 210x215, 217с. Код 01958 Цена 480р.
BAJ 2110/11/12 (с ДВС 1.6, 1.8, 1.8)
Формат 210x215, 219с. Код 01959 Цена 480р.
BAJ 2113/14 (Hemi) (с ДВС 1.8, 1.8)
Формат 210x215, 220с. Код 01999 Цена 510р.
LABA KALINA (с ДВС 1.6, 1.8)
Формат 210x215, 240с. Код 01964 Цена 620р.
LABA PRIORA (с ДВС 1.6)
Формат 210x215, 236с. Код 01963 Цена 620р.
LADA 21106 (Hemi) (с ДВС 2.0)
Формат 210x215, 221с. Код 01996 Цена 480р.
Lexus (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5, 2.9)
Формат 210x215, 217с. Код 02067 Цена 510р.

Sobol (с ДВС 2.3, 2.5)
Формат 210x215, 216с. Код 02066 Цена 510р.
VAZ 2112/14/19 (с ДВС 2.5, 2.8)
Формат 210x215, 224с. Код 02060 Цена 480р.
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7)
Формат 210x215, 251с. Код 01944 Цена 850р.
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1.6)
Формат 210x215, 271с. Код 01945 Цена 850р.
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8, 1.6)
Формат 210x215, 256с. Код 01946 Цена 850р.
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.8)
Формат 210x215, 224с. Код 01953 Цена 850р.
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.6)
Формат 210x215, 221с. Код 01952 Цена 850р.



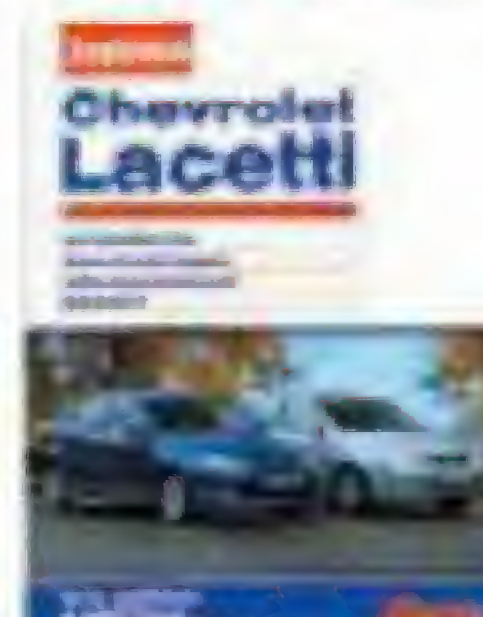
Hyundai Solaris (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат 210x215, 236с. Код 02961 Цена 750р.



Kia Rio с 2011 г. (с ДВС 1.4, 1.6)
Формат 210x215, 236с. Код 02971 Цена 826р.



VW Polo с 2010г. седан (с ДВС 1.4)
Формат 210x215, 236с. Код 03026 Цена 826р.



CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)
Формат 200x210, 186с. Код 02609 Цена 850р.

Механический замок «ГАРАНТ» для блокировки рулевого вала автомобиля.

HONDA ACCORD 8-е пок. /2011- / 3л/ГП	03044
HONDA CIVIC 5D 8-е пок. /2006- / 3л/ГП	03045
HONDA CR-V 3-е п. /2009- / ГП	03046
HONDA CR-V 3-е пок. /2007-2008/ ГП	03048
MAZDA 3 /2006-2009/ ГП	03051
MAZDA 3 /2009- / 3л/ГП	03052
MAZDA 5 /2005-2007/ ГП	03054
MAZDA 6 2-е пок. /2008- / ГП	03055
TOYOTA CAMRY 6-е п. /2009-2011/ ГП	03056
TOYOTA CAMRY 6-е пок. /2006-2008/ ГП	03057
TOYOTA CAMRY 7-е п. /2011- / 3л/ГП	03058
TOYOTA COROLLA 9-е пок. /2001-2007/ 3л/ГП	03060
TOYOTA COROLLA 10-е пок. /2007- / 3л/ГП	03061
TOYOTA LAND CRUISER 100 6-е пок. /2005-2006/ ГП	03062
TOYOTA LAND CRUISER 200 7-е пок. /2007 / ГП	03063
TOYOTA LAND CRUISER PRADO 2-е пок. /1996-2003/ ГП	03064
TOYOTA LAND CRUISER PRADO 3-е пок. /2003-2009/ 2.7 R4 16V ГП	03065
TOYOTA LAND CRUISER PRADO 4-е пок. /2009- / ГП	03067

TOYOTA LAND CRUISER PRADO 3-е пок. /2003-2009/ 4.0 V8 24V ГП	03066
LEXUS RX 350 3-е п. /2009- / 3л/ГП	03068
LEXUS RX 450h 3-е п. /2009- / 3л/ГП	03069
BMW X5 1-е пок. /2003-2007/ ГП	03070
BMW X5 2-е пок. /2007- / ГП	03071
BMW X6 /2008- / ГП	03072
FORD FOCUS /2001-2005/ ГП	03073
FORD FOCUS 2-е пок. /2005-2008/ ГП; 3л/ГП*	03074
FORD FOCUS 2-е пок. /2008-2011/ ГП	03075
FORD FOCUS 3-е п. /2011- / ГП; 3л/ГП*	03076

Электронная приманка рыбы

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ: При включении в сеть электрический цепь проходит между контактами и ферромагнит наводит рыболов. Электронная приманка привлекает любой электрический электронный прибор, и действует на органы чувств рыб: тепловое излучение, звуковые, вибрации, световой сигнал, слабый электрический разряд, звуковой сигнал. Работает в воде на расстоянии 500-900 метров. Код 02089 Цена 850р.



Автомобильные GPS навигаторы



LEXAND

Новейший высокоскоростной процессор и ОС WinCE 6.0. Стильный дизайн: ультратонкий корпус 18мм из материала SoftTouch, серебристая рамка экрана. Абсолютно плоский экран «без бортиков». Покрытие экрана «антиблик».

Память: 512M/1GB 128M/2GB, слот расширения MicroSD (поддержка SDHC до 16Gb). Запуск любых навигационных программ (бонус «Путь навигации»). Навигационный пакет Навигатор

GT-5300 - Диагональ экрана 4.3"	Код 02840 Цена 3150р.
GT-5350 - Диагональ экрана 5"	Код 02841 Цена 3790р.
GT-5350 HD (высокое разрешение 800*480) - Диагональ экрана 5"	Код 02842 Цена 4000р.
GT-5350 HD (высокое разрешение 800*480) - Диагональ экрана 5"	Код 02874 Цена 5700р.
GT-7100 HD (высокое разрешение 800*480) - Диагональ экрана 7"	Код 02943 Цена 8000р.
Навигатор/видеорегистратор GT-8550 HD (высокое разрешение 800*480) - Диагональ экрана 5"	Код 03039 Цена 4900р.

БМВ 3-Й СЕРИИ



нового поколения весной начали продавать в России. Растопчет ли он своих конкурентов – «Ауди-А4» и «Мерседес-Бенц» С-класса? Сравним эти машины на полигоне.



АНТИРАДАР

ныне неперенный атрибут многих автомобилей. Следящих камер тысячи, а штрафы кусаются. Проверим помощников в деле.



УАЗ-ПАТРИОТ

должен одолеть «Ленд-Ровер Дефендер» и «Джип-Рэнглер» на бездорожье – так считают все поклонники марки. Мы обули их в одинаковые шины и выпустили в реальный офф-роуд – на маршрут прошлогодного ралли «Шелковый путь».



СИТРОЕН-С4 ЭЙРКРОСС

– клон «Мицубиси-ASX». Французы сумели небольшими штрихами прибавить ему европейского шарма.



ЛАДА 4×4

приобрела антиблокировочную систему. С нею знакомая машина управляется лучше.

ПЕКИНСКИЙ САЛОН

манит к себе мировую автоиндустрию. Еще бы! И рынок огромен, и строить там машины выгодно. Алексей Воробьев-Обухов уверен: в Пекине будет немало громких премьер.



ХЁНДАЙ-СОЛЯРИС

скоро выйдет за пределы гарантийного срока. Просто ли обслуживать его самостоятельно? Очередной тест-ремонт Игоря Козлова посвящен этой модели.

ПОПРАВКА

В ЗР, №4, 2012, на с. 211 неверно указана гарантия на «Хёндай-Солярис» – 3 года или 100 тысяч. На самом деле 5 лет или 150 тысяч километров.

ОТМЕНИТЬ НОЛЬ ПРОМИЛЛЕ,

уменьшить штрафы, упростить техосмотр и еще много чего планируют российские парламентарии. Обо всех приятных и не очень инициативах Госдумы расскажут новые депутаты.



ШЕВРОЛЕ-КРУЗ

с кузовом хэтчбек и для быстрой езды хорош, и тяжелое дачное бремя осилит. Но лучше ли он «Хонды-Сивик» или «Форда-Фокус»?



Zoom Energy Corp.

ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПОСТАВЩИК С 1993 ГОДА

ЕСЛИ ДЕЛАТЬ, ТО КАПИТАЛЬНО!



**ФОРМУЛА
ДЛЯ РЕМОНТА
ЦАРАПИН
ОТ ВЕДУЩЕГО
РАЗРАБОТЧИКА
ЛАКОКРАСОЧНЫХ
МАТЕРИАЛОВ**



до

Быстро устраняет царапины на лаковом покрытии!



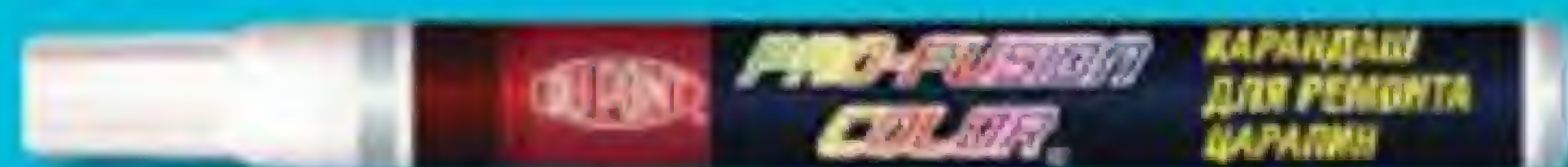
легко

Полностью отверждается даже при искусственном освещении!



после

Стойкость ремонтного покрытия не уступает заводскому!



K-Seal™

**КАПИТАЛЬНЫЙ ГЕРМЕТИК
СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ
АВТОМОБИЛЯ**



- Устраняет и предотвращает течи на весь срок службы двигателя
- Гарантированно не оставляет отложений в системе охлаждения
- Совместим с любыми охлаждающими жидкостями, не требует промывки системы
- Универсален: ремонтирует блок цилиндров, головку блока, радиатор, отопитель и т.п.

Взболтал, залил и — в путь!

Эксклюзивный дистрибьютор: Zoom Energy Corp. тел.: (495) 688-30-01
Телефон горячей линии: 8-800-200-05-15

www.zoom.ru

NISSAN X-TRAIL. ГОТОВ К НЕОЖИДАННЫМ ПОВОРОТАМ

Когда жизнь бросает вызов, встречайте его во всеоружии! Мощный и великолепно оснащенный Nissan X-Trail остается на высоте в самых разных условиях. Дорога или бездорожье, что бы ни ждало Вас впереди, этот внедорожник готов к неожиданностям. Ощутите уверенность и контроль над ситуацией вместе с Nissan X-Trail.

Nissan. Innovation That **Excites.****



SHIFT_

NISSAN X-TRAIL

- All Mode 4x4-I
- Двигатель 2,5 л
169 л.с. с MCVT¹
- Nissan Connect Premium^{2*}



www.nissan.ru

¹ Бесступенчатая автоматическая трансмиссия с режимом ручного переключения. ² Мультимедийная навигационная система.

*Перечисленные опции входят не во все комплектации. **Иновации, которые восхищают.